Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport ministériel sur le rendement

2010-2011

Canada

Transports Canada

2010-2011

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

TABLE DES MATIÈRES

SECTION I: APERÇU DU MINISTÈRE 7
1.1 APERÇU DU MINISTÈRE 7
1.1.1 Raison d'être 7
1.1.2 Responsabilités 7
1.2 RÉSUMÉ DU RENDEMENT 8
1.2.1 Ressources financières 8
1.2.2 Ressources humaines 8
1.3 RÉSULTATS STRATÉGIQUES ET ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME 9
1.4 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES 11
1.5 ANALYSE DES RISQUES 20
1.6 TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DU RENDEMENT SELON LES RÉSULTATS STRATÉGIQUES ET LES SERVICES INTERNES 22
1.7 PROFIL DES DÉPENSES 28
1.7.1 Évolution des dépenses ministérielles 28
1.7.2 Crédits et postes législatifs 29
SECTION II: ANALYSE DU RENDEMENT DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 30
2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT 31
2.1.1 Activité de programme: Cadres qui appuient le marché des transports 31
2.1.2 Activité de programme: Portes d'entrée et corridors 32
2.1.3 Activité de programme: Infrastructures de transport 35
2.1.4 Activité de programme: Innovation dans le secteur des transports 37
2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT 39
2.2.1 Activité de programme: Air pur – Transport 39
2.2.2 Activité de programme: Eau propre – Transport 41
2.2.3 Activité de programme: Gérance de l'environnement – Transport 43
2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE 45
2.3.1 Activité de programme: Sécurité aérienne 45
2.3.2 Activité de programme: Sécurité maritime 47
2.3.3 Activité de programme: Sécurité ferroviaire 49
2.3.4 Activité de programme: Sécurité routière 50
2.3.5 Activité de programme: Transport des marchandises dangereuses 52
2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR 54
2.4.1 Activité de programme: Sûreté aérienne 54
2.4.2 Activités de programme: Sûreté maritime 56
2.4.3 Activité de programme: Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 58
2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME: SERVICES INTERNES 61

SECTION III: RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 64
3.1 FAITS SAILLANTS RELATIFS AUX FINANCES 64
3.2 TABLEAUX DES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 67
SECTION IV: AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT 68
4.1 SITES WEB PERTINENTS 68
4.2 COORDONNÉES DE L'ORGANISATION 71

MESSAGE DU MINISTRE

En tant que ministre responsable du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de 2010-2011 de Transports Canada.

Beaucoup de Canadiens ne savent peut-être pas à quel point notre réseau de transport a une incidence sur leur vie. Qu'il soit question des véhicules que nous conduisons, des voies navigables que nous utilisons, des trains qui transportent les marchandises que nous achetons dans nos magasins ou des aéronefs dans lesquels nous embarquons pour nous rendre à une réunion de famille, Transports Canada soutient un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement sur lequel les Canadiens peuvent compter.

Le Plan d'action économique a joué un rôle crucial dans l'ascension du Canada en tant que chef de file mondial de la reprise économique à la suite de la crise économique mondiale. Pour sa part, Transports Canada a investi dans la rapidité et la fiabilité des services ferroviaires voyageurs, l'efficience des passages frontaliers, la sécurité des ponts et des routes, l'amélioration de la sûreté aéroportuaire et la remise à neuf de ports pour les petites embarcations. Transports Canada a aussi accéléré les activités du Plan d'action pour les sites fédéraux contaminés à l'aéroport de Fort Nelson, en Colombie-Britannique, et à l'aire d'entraînement à la lutte contre les incendies de l'aéroport de Halifax, créant ainsi des emplois et diminuant les risques pour la santé humaine et l'environnement. Qu'il s'agisse du pont Peace, en Ontario, du Centre d'essais pour véhicules automobiles, au Québec, ou du Keewatin Railway, au Manitoba, des projets qui comptent pour les Canadiens ont été achevés à temps.

Nous avons déployé des efforts considérables pour maintenir l'excellent bilan de sécurité du Canada en précisant le rôle que nous jouons dans l'application des normes de sécurité et en tenant nos règlements à jour. En outre, nous continuerons d'être un chef de file mondial dans la conception des systèmes de gestion de la sécurité.

Transports Canada a pris des mesures pour veiller à la sécurité et à la sûreté des Canadiens au cours de leurs déplacements. Nous avons collaboré avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour modifier les procédures de contrôle de sécurité aux aéroports afin de mieux répondre aux besoins des passagers et d'offrir un haut niveau de sûreté. Nous avons également continué de travailler avec les États-Unis et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour renforcer la sûreté du fret aérien et aider à assurer la circulation fluide des personnes et des marchandises aux frontières.

Nous avons adopté des stratégies pour renforcer nos chaînes d'approvisionnement et nos échanges commerciaux internationaux qui passent par nos portes d'entrée et nos corridors de commerce. Ainsi, le réseau de transport commercial du Canada est plus efficient, fiable et ininterrompu qu'auparavant. Par exemple, le Ministère continue d'atteindre ses étapes clés dans la réalisation du projet du passage Windsor-Detroit, lequel est essentiel pour la prospérité du Canada.

Transports Canada contribue activement au Programme relatif à l'air pur du gouvernement du Canada. Nous avons terminé, dans les délais prévus, deux initiatives importantes qui ont contribué à protéger l'environnement, la santé et la prospérité des Canadiens. Les programmes écoTECHNOLOGIE pour véhicules et écoMARCHANDISES ont donné lieu à l'adoption de nouvelles technologies de transport écologiques qui peuvent contribuer à assainir l'air pour les générations de Canadiens actuelles et futures.

Ces initiatives améliorent notre réseau de transport pour que les Canadiens puissent continuer de l'utiliser quotidiennement avec confiance.

Je suis fier des accomplissements du Ministère au profit des Canadiens.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

1.1 APERÇU DU MINISTÈRE

1.1.1 Raison d'être

Le secteur des transports est un élément essentiel de la prospérité sociale et économique. Transports Canada a été établi pour veiller à ce qu'un réseau de transport efficace ouvre les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et à ce qu'il appuie les entreprises de service. Un réseau sécuritaire et sûr permet d'assurer le transport fiable et efficace des marchandises et des personnes partout au pays et dans le monde entier. Dans le respect de l'environnement, il surmonte les défis que posent la topographie et la géographie, tout en reliant les collectivités et en atténuant les effets causés par la distance qui séparent les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un système de transport au Canada reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère concernant un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre et concilie les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants:

- Niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
- Efficience du transport des gens et des biens afin de favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus de planification et d'évaluation environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

1.1.2 Responsabilités

Transports Canada est responsable de l'application des programmes et des politiques en matière de transport du gouvernement du Canada. Il est chargé d'élaborer des règlements, des politiques et des services conformément aux compétences législatives du Parlement. Le Ministère est tenu, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, de rendre compte de l'état du réseau national de transport. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada fonctionnent conjointement de manière efficace.

Transports Canada fait partie intégrante du Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui comprend Transports Canada, Infrastructure Canada, des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent), des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs, la Société canadienne des postes) et un tribunal et des organismes administratifs (p. ex. le Tribunal d'appel des transports du Canada). Le regroupement de ces organisations sous un même portefeuille permet de prendre des décisions intégrées sur les questions liées au transport.

1.2 RÉSUMÉ DU RENDEMENT

En 2010-2011, Transports Canada a réalisé d'importants progrès pour veiller à l'entretien et à l'amélioration du réseau de transport canadien. Renforçant son réseau de transports de renommée internationale, le Ministère a investi 73 millions de dollars pour améliorer et réparer l'infrastructure, rehausser la sécurité des chemins de fer du Canada et améliorer les laboratoires et les installations d'essais de Transports Canada, entre autres priorités. Il a continué de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité qui permettent d'avoir une culture de la sécurité solide. Au cours de la dernière année, le gouvernement du Canada a signé plusieurs accords internationaux concernant la sécurité et la sûreté des transports.

Dans le cadre de la phase I du Plan d'action économique du Canada, annoncé dans le budget de 2009, le Ministère a continué à contribuer à la reprise économique du Canada. Grâce aux initiatives sur les portes d'entrée et les passages frontaliers, les infrastructures ont été améliorées dans tout le pays pour permettre le transport rapide et efficient des marchandises vers le marché mondial. Ces investissements renforceront la compétitivité économique à long terme du Canada. De plus, les améliorations apportées à l'infrastructure des aéroports, ports et passages à niveau se traduisent par une amélioration immédiate et durable du bien-être des Canadiens et des voyageurs internationaux.

1.2.1 Ressources financières

Pour appuyer son mandat, Transports Canada a reçu et utilisé les ressources suivantes:

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 883	1 958	1 288

Nota: Les explications des écarts sont fournies dans la section 1.6 intitulée « Tableaux récapitulatifs du rendement selon les résultats stratégiques et les services internes ».

1.2.2 Ressources humaines

Ressources humaines (équivalents temps plein) pour 2010-2011

ETP prévus	ETP réels	Écart
5 360	5 506	146

1.3 RÉSULTATS STRATÉGIQUES ET ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME

Dans le *Rapport ministériel sur le rendement* de 2010-2011, Transports Canada présente les résultats qu'il a obtenus en fonction des objectifs indiqués dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011*. Cela est fait conformément à la *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du Conseil du Trésor en vertu de laquelle le Ministère doit recueillir, gérer et déclarer les données financières et non financières sur les objectifs, le rendement et les résultats des programmes.

Transports Canada s'acquitte de son mandat, de ses responsabilités et de ses objectifs selon quatre résultats stratégiques:

Résultat stratégique 1: Un réseau de transport efficient

Pour favoriser un réseau de transport efficient, Transports Canada:

- établit des cadres de marché visant à régir le comportement économique du secteur des transports (p. ex. des règles pour l'arbitrage des différends entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires);
- assume la direction des stratégies relatives aux portes d'entrée et corridors de commerce (p. ex. l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique);
- agit à titre d'administrateur des biens fédéraux liés au transport;
- travaille en partenariat avec les provinces, les territoires, les administrations municipales et le secteur privé afin de mettre en œuvre des projets d'infrastructure de transport;
- stimule l'innovation (p. ex. en favorisant l'élaboration de systèmes de transport intelligents à la fine pointe de la technologie).

LE SAVIEZ-VOUS?

Il y a des ports dans les Prairies. Le Global Transportation Hub de Regina et le CentrePort Canada de Winnipeg représentent des ports intérieurs florissants qui résultent en partie du financement fédéral pour les portes d'entrée et les corridors de commerce.

Résultat stratégique 2: Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement, Transports Canada:

- met en œuvre le Programme relatif à l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et il apporte un complément à d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement des générations futures;
- contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports;
- s'acquitte de ses responsabilités en tentant de rendre ses activités plus propres et plus saines pour l'environnement.

LE SAVIEZ-VOUS?

Transports Canada a envoyé un aéronef et des équipages de conduite au golfe du Mexique pour aider à surveiller le déversement de pétrole brut à la suite de l'explosion de la plateforme de forage Deepwater Horizon.

Résultat stratégique 3: Un réseau de transport sécuritaire

Pour favoriser un réseau de transport sécuritaire, Transports Canada:

- élabore des règlements relatifs à la sécurité des transports et il supervise leur mise en œuvre (p. ex. la sécurité aux passages à niveau);
- gère des programmes visant à:
- appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports;
    - protéger les voies navigables;
    - délivrer les licences et les certificats pour les aéronefs, les navires et les véhicules routiers;
    - fournir des services de transport aérien qui appuient les travaux de surveillance de la sécurité aérienne pour les clients fédéraux et municipaux (p. ex. l'entretien et l'exploitation des hélicoptères de la Garde côtière).

LE SAVIEZ-VOUS?

Transports Canada possède le laboratoire d'essais de collision pour véhicules automobiles le plus perfectionné de l'Amérique du Nord. Il peut effectuer des collisions réalistes de véhicules en mouvement sous divers angles et à haute vitesse.

Résultat stratégique 4: Un réseau de transport sûr

Pour promouvoir la sûreté dans le réseau de transport, Transports Canada:

- élabore des politiques et des programmes pour réagir aux risques émergents pour la sûreté et maintenir la compétitivité du Canada (p. ex. des codes de pratique pour l'industrie du transport ferroviaire et du transport urbain);
- élabore des règlements sur la sûreté des transports et supervise leur mise en œuvre (p. ex. les normes sur le contrôle des passagers dans les aéroports);
- travaille avec ses partenaires internationaux et nationaux pour faire progresser un programme commun et efficace de sûreté des transports (p. ex. les normes sur les plans de sûreté dans les ports et l'harmonisation des normes de sûreté relatives au transport aérien).

LE SAVIEZ-VOUS?

La quantité d'énergie libérée par un scanner corporel est 10 000 fois moindre que celle libérée durant un appel typique par un téléphone cellulaire.

Pour obtenir davantage de précisions au sujet des réalisations de chaque activité de programme, veuillez consulter la section II : Analyse des activités de programme par résultat stratégique.

Architecture des activités de programme

L'architecture des activités de programme offre une base normalisée pour la présentation de rapports aux citoyens et au Parlement sur l'harmonisation des ressources, des activités de programme et des résultats. Pour compléter son système de gestion du rendement et d'établissement des rapports ministériels, le gouvernement du Canada a adopté un cadre[1] pangouvernemental afin de rendre compte au Parlement des progrès réalisés en tant que pays.

[1] Ce cadre vise à établir des liens entre les contributions financières et non financières des organismes fédéraux en harmonisant leurs activités de programme à un ensemble de grands secteurs de résultats définis pour l'ensemble du gouvernement.

La figure 1 illustre la façon dont l'architecture des activités de programme contribue aux secteurs de résultats plus généraux du gouvernement du Canada, soit les suivants: croissance économique forte, économie axée sur l'innovation le savoir, environnement propre et sain, marché équitable et sécurisé, Canada sécuritaire et sûr. Elle présente aussi toutes les activités de programme qui contribuent à l'atteinte de nos quatre résultats stratégiques ministériels. L'activité de programme des services internes, en tant que fonction habilitante, appuie les quatre résultats stratégiques.

FIGURE 1: ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME DE TRANSPORTS CANADA

1.4 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada a déterminé neuf priorités organisationnelles dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011, lesquelles traitent de questions nouvelles et courantes, ce qui a permis au

Ministère de renforcer davantage son approche visant un processus décisionnel intégré. Voici ces priorités:

- améliorer l'efficacité de la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité;
- renforcer la sûreté aérienne pour les passagers, les employés et le fret aérien;
- parachever l'exécution du Plan d'action économique afin d'accélérer la reprise économique;
- faire progresser la mise en œuvre des trois stratégies visant les portes d'entrée (Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, Porte continentale et Corridor de commerce Ontario-Québec, Porte et Corridor de commerce de l'Atlantique) afin de favoriser la croissance économique et la compétitivité;
- continuer d'appuyer le Programme relatif à l'air pur du gouvernement;
- élaborer une approche ministérielle pour l'amélioration continue de la conception, de la gestion et de la réalisation des programmes de subventions et de contributions;
- faire en sorte que Transports Canada soit en mesure de contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada visant l'amélioration du système réglementaire fédéral pour les projets majeurs;
- renforcer les liens entre les personnes, les ressources et la gouvernance du portefeuille afin de respecter les priorités et le mandat;
- continuer de soutenir la priorité relative au renouvellement de la fonction publique en mettant l'accent sur la gestion des talents et l'engagement des employés.

Les neuf priorités organisationnelles de Transports Canada se rapportent à un ou à plusieurs résultats stratégiques. Le Ministère établit ou révise les priorités de façon annuelle en se fondant sur l'analyse environnementale et les risques ministériels. Il harmonise aussi ces priorités avec les engagements du gouvernement du Canada indiqués dans le budget fédéral de 2009 et le discours du Trône de 2009.

Les progrès réalisés pour chaque priorité sont inscrits dans les tableaux qui suivent. Les priorités établies pour la première fois sont appelées « nouvelles »; celles engagées au cours du premier ou du deuxième exercice avant la publication du présent rapport sont appelées « priorités déjà établies », tandis que les anciennes priorités sont considérées comme « en cours ».

Légende de l'état du rendement	
État	**Définition**
Dépassé	Plus de 100 pour cent du niveau de rendement attendu pour la priorité déterminée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Entièrement atteint	100 pour cent du niveau de rendement attendu pour la priorité déterminée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Atteint en grande partie	De 80 à 99 pour cent du niveau de rendement attendu pour la priorité déterminée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Passablement atteint	De 60 à 79 pour cent du niveau de rendement attendu pour la priorité déterminée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Non atteint	Moins de 60 pour cent du niveau de rendement attendu pour la priorité déterminée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
En cours	L'indicateur était en cours d'examen pendant l'exercice 2010-2011. Par

	conséquent, aucune donnée sur le rendement n'était disponible au moment de la production du présent rapport.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Améliorer l'efficacité de la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité	Encours	Atteinte en grande partie	Pour favoriser un réseau de transport sécuritaire

Résumé des réalisations

- Transports Canada a effectué un examen de la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité, qui comprenait la tenue de consultations sur la mise en œuvre. Cet examen a révélé plusieurs occasions d'amélioration, ce qui a donné lieu à l'élaboration d'une nouvelle formation pour les inspecteurs dans leur rôle de vérificateurs des systèmes de gestion de la sécurité.
- Il a mis sur pied le Conseil consultatif des inspections auprès de la Sous-ministre pour étudier les faiblesses de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et surveiller les efforts déployés pour corriger les lacunes constatées.
- Il a tenu des consultations publiques sur une proposition réglementaire visant à appliquer la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité à la flotte canadienne de caboteurs non assujettie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer[2].
- Les grands aéroports ont terminé la dernière phase de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, alors que les petits aéroports en sont à la quatrième phase ou à la dernière phase de la mise en œuvre. NAV CANADA, le fournisseur de service de navigation aérienne canadien, a achevé les quatre phases de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité aérienne.

Travaux en cours

- Un examen du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* sera envisagé suite à la réalisation des autres priorités réglementaires, notamment de celles découlant de l'adoption des modifications proposées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- On continuera de clarifier les rôles et les responsabilités du Ministère dans l'exercice de ses fonctions de surveillance pour mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité. Le Conseil consultatif des inspecteurs auprès de la Sous-ministre formulera des recommandations pour corriger les lacunes constatées dans la formation donnée aux inspecteurs.
- La mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité aérienne pour les petites entreprises titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne a été retardée afin d'avoir plus de temps pour préciser les procédures et les documents de formation et d'orientation, en fonction des commentaires reçus par les inspecteurs et les intervenants de l'industrie.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Renforcer la sûreté aérienne pour les passagers, les employés et le fret aérien	Priorité déjà établie	Entièrement atteinte	Pour promouvoir la sûreté dans le réseau de transport

Résumé des réalisations

[2] La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) a été instaurée par l'Organisation maritime internationale et s'applique aux bâtiments qui ont une jauge brute de 500 tonneaux ou plus et qui effectuent un voyage dans les eaux internationales.

- Le gouvernement du Canada a effectué un examen de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Les résultats, annoncés en février 2011, englobaient des changements recommandés au contrôle de sécurité dans les aéroports qui répondent mieux aux besoins des voyageurs tout en maintenant un niveau de sûreté élevé et constant.
- Le gouvernement du Canada s'est engagé à examiner l'efficacité du programme d'observation du comportement des passagers. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a conçu un programme pilote qui a débuté en janvier 2011.
- Le Programme de sûreté du fret aérien est passé d'un projet pilote à participation volontaire à un programme réglementé dans le but d'améliorer la fiabilité et la sûreté du système d'aviation.
- Transports Canada a dirigé l'élaboration d'une initiative de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour concevoir des normes et des approches internationales renforcées qui réduisent la menace d'un attentat dirigé contre l'aviation commerciale pour le fret aérien.
- En février 2011, Transports Canada a publié un avis d'intention en vue de réorganiser et de rationaliser le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Parachever l'exécution du Plan d'action économique afin d'accélérer la reprise économique	Nouvelle	Entièrement atteinte	Tous les résultats stratégiques

Résumé des réalisations

- La plupart des projets du Ministère réalisés dans le cadre du Plan d'action économique ont été achevés en respectant les délais et le budget. Ces projets englobaient des investissements dans l'amélioration de la sécurité, de la rapidité et de la fiabilité des services ferroviaires voyageurs; de la sûreté aéroportuaire; de la sécurité et de l'efficience des ponts; des installations pour veiller à la sécurité des véhicules automobiles; de l'efficience des passages frontaliers; de la protection de la santé des Canadiens et de l'environnement en évaluant et en assainissant les sites contaminés fédéraux.

Travaux en cours

- Les progrès se poursuivent sur les projets de la sécurité ferroviaire qui seront mis en œuvre sur cinq ans. Certains projets ont été retardés à cause de difficultés liées aux ressources humaines et de la modification de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- VIA Rail continue de réaliser des progrès sur les projets qui contribueront à moderniser les services ferroviaires voyageurs au Canada grâce à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, des locomotives, des voitures, des gares et des installations connexes. Les travaux devraient être achevés en comme prévu 2011-2012.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Faire progresser la mise en œuvre des trois stratégies visant les portes d'entrée (Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, Porte	Encours	Atteinte en grande partie	Pour favoriser un réseau de transport efficient

continentale et Corridor de commerce Ontario - Québec, Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique) afin de favoriser la croissance économique et la compétitivité	

Résumé des réalisations

- Les partenariats internationaux conclus dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ont été renforcés et on a signé dans l'Ouest canadien deux accords qui comprennent six projets. Les travaux de construction pour quatre de ces projets ont débuté en 2010-2011.
- Dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, seize nouveaux engagements en matière d'infrastructure ont été pris pour améliorer l'efficience du réseau de transport national.
- La Stratégie sur la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique a été annoncée le 23 mars 2011.
- L'approche de politique à valeur ajoutée sur les portes d'entrée a permis de réaliser deux initiatives prioritaires avec la tenue d'ateliers d'éducation et de séances de sensibilisation ciblés à l'échelle du pays sur les avantages commerciaux et fiscaux du Canada et l'annonce du retrait du droit de 25 pour cent sur les importations de tous les navires cargo et les navires-citernes de toutes sortes ainsi que sur les traversiers de plus de 129 mètres.
- La plupart des propriétés nécessaires à la construction du pont et de l'esplanade d'inspection douanière canadienne du passage international Windsor-Detroit ont été achetées. Le plan d'atténuation environnementale a progressé et le gouvernement du Canada a informé l'État du Michigan que le Canada était prêt à accroître sa participation financière dans ce projet, jusqu'à un montant maximal de 550 millions de dollars américains. Il ne s'agit pas d'un prêt, mais bien d'un interét additionnel. Les 550 millions de dollars couvriront des composantes du projet au Michigan qui ne seront pas financées par le secteur privé ou le gouvernement américain. Le gouvernement du Canada s'attend à un remboursement au moyen des fonds provenant des recettes du péage du nouveau pont.

Travaux en cours

- Les travaux avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec ainsi qu'avec le secteur privé se poursuivent pour mettre la dernière main à la Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce.
- Les initiatives à valeur ajoutée sur les portes d'entrée continueront de traiter les questions complexes qui ont une incidence sur l'attrait qu'exerce le Canada comme destination pour les investissements étrangers et les activités commerciales.
- On a fait des progrès pour établir des partenariats internationaux en Asie, en Europe et en Amérique Latine grâce à des missions commerciales et de coopération qui s'alignent sur la stratégie de commerce mondiale et les négociations commerciales en cours du Canada.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Continuer d'appuyer le Programme relatif à l'air pur du gouvernement	Priorité déjà établie	Atteinte en grande partie	Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement

Résumé des réalisations

- Le travail s'est poursuivi au sujet de la réglementation proposée liée aux émissions de principaux contaminants atmosphériques des locomotives en vertu de la *Loi sur la*

sécurité ferroviaire, qui sera harmonisée avec la réglementation américaine. Transports Canada a tenu plusieurs consultations et séances d'information préliminaires auprès des intervenants.

- Le Ministère a contribué au travail accompli par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a donné lieu à la nouvelle Résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques visant les émissions. Cette résolution a été adoptée par plus de 190 États membres en octobre 2010. Le Ministère a continué de participer activement au Comité de la protection de l'environnement en aviation en:
  - siégeant au groupe directeur, au groupe de travail chargé de la conception de la nouvelle norme sur le CO_2 pour les avions et au groupe de soutien chargé de l'analyse économique de la proposition éventuelle;
  - jouant un rôle de premier plan dans l'élaboration d'un nouveau manuel de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour réduire les émissions de CO_2 et celles provenant de l'exploitation des aéronefs.
- Il a contribué à l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale de l'Organisation maritime internationale en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du transport maritime en prenant des règlements, des mesures techniques et des mesures axées sur le marché. Des normes techniques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires devraient être adoptées par l'Organisation maritime internationale en 2011.
- Les programmes écoTECHNOLOGIE pour véhicules et écoMARCHANDISES ont pris fin en 2010-2011 comme prévu, après avoir grandement appuyé l'adoption de nouvelles technologies de transport écologique.

Travaux en cours

- Le Ministère continue de faire progresser l'élaboration d'un règlement sur les émissions atmosphériques à l'intention des bâtiments exploités dans la zone nord-américaine de contrôle des émissions ainsi que des bâtiments qui naviguent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce règlement devrait entrer en vigueur en août 2012. Un groupe de travail régional a été mis sur pied pour élaborer un programme en vue de réglementer les petits moteurs diesel marins à bord des bâtiments qui naviguent dans les eaux cotières et intérieures.
- Les programmes d'alimentation à quai des navires et écoMOBILITÉ prendront fin d'ici le 31 mars 2012, comme prévu.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Élaborer une approche ministérielle pour l'amélioration continue de la conception, de la gestion et de la réalisation des programmes de subventions et de contributions	Nouvelle	Atteinte en grande partie	Tous les résultats stratégiques

Résumé des réalisations

- On a examiné l'approche du Ministère à l'égard des programmes de subventions et de contributions et on a mis en œuvre un processus ministériel pour améliorer la façon dont ils sont conçus et exécutés. Ce processus a permis de concevoir de nombreux nouveaux outils, comme:
  - l'établissement d'un nouveau Comité consultatif sur l'excellence en matière de gestion des programmes, composé de hauts fonctionnaires du Ministère, pour prodiguer des conseils stratégiques sur les pratiques exemplaires afin de concevoir,

de mettre en œuvre et d'exécuter les programmes;
- l'adoption de nouvelles approches de gestion des programmes, y compris des outils d'évaluation des risques liés aux programmes et aux projets des bénéficiaires qui réduiront le fardeau administratif qui pèse sur le Ministère et les bénéficiaires à faible risque;
- la mise en œuvre d'un programme de formation ministériel pour veiller à ce que les employés comprennent les points essentiels de la conception et de l'exécution des programmes.

Travaux en cours

- Continuer de faire avancer le projet d'établissement du Centre d'expertise sur les paiements de transfert pour collaborer avec les gestionnaires de programme en vue d'intégrer de nouvelles approches et de nouveaux outils aux activités des programmes.
- Continuer d'intégrer le Comité consultatif sur l'excellence en matière de gestion des programmes à la structure de gouvernance du Ministère pour assurer l'harmonisation avec les politiques et le Cadre de mesure du rendement du Ministère.
- Terminer la formation en matière de paiements de transfert à l'intention des employés et fournir de l'aide aux spécialistes afin d'accroître leurs connaissances et leur compréhension des pratiques exemplaires et des leçons apprises.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Faire en sorte que Transports Canada soit en mesure de contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada visant l'amélioration du système réglementaire fédéral pour les projets majeurs	Nouvelle	Dépassée	Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement

Résumé des réalisations

Transports Canada a:
- Contribué à l'élaboration de procédures, d'orientation et d'ententes de projet pangouvernementales pour régir les évaluations environnementale, les consultations auprès des Autochtones et les examens réglementaires pour les 71 grands projets de ressources coordonnés par le Bureau de gestion des grands projets;
- Respecté les engagements ministériels en matière de service en ce qui concerne l'évaluation environnementale et les phases réglementaires des grands projets relatifs aux ressources du Bureau de gestion des grands projets et, dans certains cas, il a dépassé les objectifs liés aux échéances de l'examen des projets;
- Contribué aux initiatives du gouvernement du Canada au moyen du *Règlement sur la liste d'exclusion*, qui a été instauré de façon permanente dans la *Loi sur l'évaluation environnementale canadienne* grâce à la *Loi sur l'emploi et la croissance économique* édictée en mars 2010;
- Ciblé et commencé à mettre en œuvre diverses mesures réglementaires et administratives pour améliorer la rapidité et la prévisibilité du processus d'examen réglementaire du Ministère.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Renforcer les liens entre les personnes, les ressources et la	Priorité déjà établie	Atteinte en grande partie	Tous les résultats stratégiques

gouvernance du portefeuille afin de respecter les priorités et le mandat et de simplifier les processus administratifs
Résumé des réalisations ▪ Transports Canada a élaboré et adopté une nouvelle structure de comité exécutif qui est harmonisée avec l'architecture des activités de programme et les résultats stratégiques du Ministère. Cette structure fournit un modèle de gestion qui est intégré à un processus décisionnel stratégique. Elle définit les rôles, les responsabilités et les obligations de rendre compte pour l'atteinte des résultats tout en conservant la structure organisationnelle actuelle du Ministère et les obligations de rendre compte pour les aspects financiers ainsi que les aspects de la gestion des personnes et de l'environnement de travail liés à la prestation d'un programme. ▪ Dans le cadre de l'initiative Travaillons mieux à Transports Canada, le Ministère a préparé une stratégie pour mettre en place des processus internes plus efficaces et efficients pour réduire le fardeau administratif. Plus de 150 suggestions ont été reçues de la part des employés et elles ont été examinées par un comité d'évaluation. ▪ Transports Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives pour améliorer le partage de renseignements et la collaboration à l'interne et entre le Ministère et ses sociétés d'État. ▪ Il a collaboré avec les sociétés d'État pour élaborer et mettre en application les décisions liées à leur examen stratégique. Travaux en cours • Continuer de mettre en œuvre les recommandations pour améliorer la gouvernance du portefeuille en 2011-2012. • Continuer de mettre en œuvre l'initiative Travaillons mieux à Transports Canada en choisissant et en exécutant certains projets suggérés par les employés pour réduire « l'ensemble de règles » du Ministère.

Priorité	Type	État	Liens avec les résultats stratégiques
Continuer de soutenir la priorité relative au renouvellement de la fonction publique en mettant l'accent sur la gestion des talents et l'engagement des employés	Priorité déjà établie	Entièrement atteinte	Services internes
Résumé des réalisations Transports Canada a: ▪ Intégré son Programme de gestion des talents des cadres supérieurs au Programme de gestion du rendement des cadres supérieurs. ▪ Renouvelé le Programme de gestion du rendement des employés de Transports Canada, remplaçant ainsi une politique qui remonte à 1991. ▪ Élaboré le plan d'action de StrategYX fondé sur un sondage en ligne sur l'engagement du personnel mené à l'automne 2010[3], des ateliers nationaux et une foire aux idées en ligne pour soutenir le recrutement et le maintien en poste de la prochaine génération d'employés à Transports Canada.			

[3] Le sondage a été mené par StrategYX, une équipe constituée en 2009 en vue de donner des conseils stratégiques à la haute direction sur la façon de mobiliser les jeunes et les nouveaux employés au sein de Transports Canada.

- Terminé plusieurs programmes de recrutement et de perfectionnement qui peuvent maintenant être utilisés pour appuyer le renforcement des capacités, le transfert des connaissances et l'engagement des employés.

Travaux en cours

- Le renouvellement du Programme de gestion du rendement des employés est presque terminé. On conçoit de nouveaux outils pour favoriser le renouvellement en encourageant le dialogue continu entre les employés et les superviseurs sur les contributions, le rendement et les résultats escomptés et réels.
- Le Ministère élabore un plan d'action pour donner suite aux recommandations du plan d'action StrategYX.

1.5 ANALYSE DES RISQUES

Les transports sont omniprésents dans toutes les activités sociales et économiques. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, ils appuient les entreprises de service et ils relient les collectivités. Le réseau de transport multimodal du Canada compte 38 000 km de routes nationales et régionales importantes, 21 millions de véhicules immatriculés, 243 000 km de littoral, plus de 49 000 navires, 30 000 aéronefs et 45 000 km de voies ferrées. Aux risques liés à l'immensité du réseau de transport s'ajoutent ceux découlant de sa structure complexe, qui comprend les ordres multiples du gouvernement interagissant avec les intervenants du secteur privé et les consommateurs. Ces complexités, ainsi que les changements au rôle du Ministère qui est maintenant celui d'une organisation davantage axée sur les politiques et le partenariat, obligent Transports Canada à bien gérer le risque dans la poursuite de ses résultats stratégiques.

Approche concernant l'analyse des risques

Transports Canada a mis en œuvre une structure de gouvernance des risques solide qui est énoncée dans sa nouvelle Politique sur la gestion des risques visant à promouvoir l'intégration systématique des pratiques de gestion des risques dans tout le Ministère afin de gérer les événements imprévus et les risques indiqués dans le profil de risque ministériel.

Cette démarche a permis d'améliorer l'échange de renseignements sur les risques entre les niveaux stratégiques et opérationnels, les programmes et les projets grâce à la mise sur pied du Groupe de travail sur la gestion des risques ministériels, qui est composé de membres de tous les groupes et de toutes les régions. Celui-ci sert également à examiner et à promouvoir les initiatives du Ministère en matière de gestion des risques intégrée en plus de contribuer à ces initiatives. De plus, on a établi le Centre d'expertise en gestion des risques pour fournir un soutien continu à la direction et aux employés dans la promotion d'une approche uniforme à l'égard de la détermination et de l'évaluation des risques, et de la réponse à ces derniers.

Principaux secteurs de risque

Au moyen d'une analyse de l'environnement et de consultations à l'échelle du Ministère, quatre principaux secteurs de risque ont été cernés et évalués en fonction de leurs probabilités et de leurs répercussions possibles sur le Ministère et ils ont été indiqués dans le Profil de risque ministériel. Ces quatre principaux secteurs de risque sont les suivants: l'efficience du réseau de transport, l'efficacité et l'efficience de la surveillance, la capacité d'intervention en cas de menace à la sécurité ou incident de sûreté, la gestion du changement. Pour chacun de ces principaux secteurs de risque, Transports Canada a élaboré des réponses aux risques qui seront mises en œuvre au cours des prochaines années.

1. Capacité d'intervention en cas de menace à la sécurité ou d'incident

Transports Canada continue d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies d'atténuation des risques, puisque le Canada demeure une cible potentielle pour les terroristes. Le Ministère a adopté une approche proactive qui mobilise les partenaires ainsi que les intervenants internes et externes concernés tout en traitant les menaces émergentes afin de maintenir le niveau de sécurité et de sûreté du réseau de transport du Canada. Par exemple, dans le budget de 2010, on a accordé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et à Transports Canada un montant de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour renforcer la protection du réseau de transport aérien canadien contre les attentats terroristes et pour accroître la protection des passagers aériens. Dans le même budget, on a accordé au Programme de sûreté du fret aérien la somme de 95,7 millions de dollars afin de renforcer davantage les mesures de prévention et de détection visant à faire face aux menaces émergentes. Cette année, le Ministère a dû intervenir à la suite d'une nouvelle

menace liée à la découverte de colis suspects à bord de deux avions à destination des États-Unis le 29 octobre 2010. En réponse à cet événement, une évaluation des menaces et des risques a été effectuée immédiatement en collaboration avec d'autres ministères fédéraux. Les résultats de cette évaluation ont donné lieu à l'élargissement du Programme canadien de sûreté du fret aérien en vue d'inclure tout le fret aérien entrant ainsi qu'au report de 7 pour cent du budget de la Sûreté de l'aviation. L'élargissement du Programme canadien de sûreté du fret aérien a aussi causé le retard ou l'annulation des activités moins prioritaire ainsi que des mesures de dotation et contractuelles, compte tenu des modifications à apporter.

2. Efficacité et efficience de la surveillance

Dans un environnement complexe, qui comprend des ordres multiples de gouvernement, une circulation croissante, des demandes concurrentes en matière d'environnement et d'économie, l'évolution rapide des technologies et la menace terroriste constante, un nombre croissant de défis doivent être relevés afin de veiller à ce que Transports Canada soit en bonne position pour surveiller le réseau de transport national. Afin de faire face à ce risque, le Ministère examine le cadre réglementaire afin de s'assurer qu'il demeure courant et efficient et que ses inspecteurs et ses décideurs disposent des outils et du perfectionnement des compétences nécessaires pour remplir leur rôle.

3. Gestion du changement ou gestion de la transition

La gestion efficace du changement, tout comme la vitesse du changement, améliore la capacité de Transports Canada d'atteindre ses résultats stratégiques. Une réponse importante à ce risque est de renforcer la synergie et la cohésion entre les nouvelles structures de gouvernance et les pratiques fonctionnelles et régionales actuelles tout en favorisant une gestion axée sur les résultats. Le Ministère travaille à l'élaboration de son plan d'activités intégré en vue de faciliter l'atteinte de ses priorités et de ses résultats stratégiques ainsi qu'à renforcer ses pratiques de gestion afin d'améliorer son rendement global.

4. Efficience du réseau de transport

Pour parer au risque que le réseau de transport du Canada ne réponde pas aux besoins des Canadiens, le gouvernement du Canada et ses partenaires ont grandement investi dans l'infrastructure de transport au moyen des portes et des corridors de commerce stratégiques et du Plan d'action économique. Transports Canada continue de mettre de l'avant une approche solide en matière de gestion des risques pour surveiller l'exécution des initiatives à l'appui. En outre, des rapports d'étape trimestriels sont présentés au Comité exécutif de gestion et au Comité ministériel de vérification de Transports Canada, fournissant des renseignements fondés sur les risques afin d'apporter des modifications en temps opportun pour atteindre les objectifs du Plan d'action économique du Canada. De plus, grâce à son initiative sur l'excellence en matière de gestion des programmes, le Ministère a amélioré l'intégration de renseignements pertinents sur les risques lorsqu'il exécute les programmes de subventions et de contributions en élaborant un Cadre de gestion intégrée du risque pour les paiements de transfert, un outil sur l'évaluation des risques liés aux projets et aux bénéficiaires et une stratégie de vérification des bénéficiaires axée sur les risques. Cette initiative réduit le fardeau administratif qui pèse sur le Ministère et sur les bénéficiaires à faible risque.

1.6 TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DU RENDEMENT SELON LES RÉSULTATS STRATÉGIQUES ET LES SERVICES INTERNES

Résultat stratégique 1: Un réseau de transport efficient		
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement en 2010-2011**
Niveau de productivité du secteur des transports	Accroître le niveau de productivité de 2,5 à 5 pour cent par rapport aux données de référence de 2009 (Indice de productivité >113 en 2014)	Les chiffres les plus récents proviennent de l'année civile 2009. La productivité du secteur des activités de transport a diminué de 6,2 pour cent (les chiffres concernant le transport routier des marchandises pour compte d'autrui n'étaient pas inclus, car ils sont en cours d'actualisation). La cause principale de cette diminution est la baisse de la demande en raison de la récession économique. Les transporteurs n'avaient pas suffisamment modifié les intrants pour compenser la baisse de production.
Niveau des coûts dans le secteur des transports	Maintenir l'augmentation des coûts unitaires à un maximum de 11 pour cent sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (Indice des coûts < 111 en 2014)	Les coûts unitaires pour le même sous-ensemble ont diminué de 0,5 pour cent. Cette réduction a été causée par des prix du carburant en 2009 beaucoup plus bas qu'en 2008, mais la hausse des autres prix des intrants a modéré la baisse globale des coûts unitaires.

Activité de programme	**Dépenses réelles (en millions de dollars)** 2009-2010	**Dépenses prévues (en millions de dollars) en 2010-2011**				
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
Cadres qui appuient le marché des transports	11	9	9	11	10	Un marché équitable et sécurisé
Portes d'entrée et corridors	156	812	812	805	243	Une croissance économique forte
Infrastructures de transport	46	297	310	322	282	Une croissance économique forte
Innovation dans le secteur des transports	7	14	14	16	11	Une économie fondée sur l'innovation et le savoir
Total*	**220**	**1 132**	**1 146**	**1 154**	**546**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles) au niveau de l'activité de programme

Cadres qui appuient le marché des transports: Compte tenu des priorités changeantes, les travaux et les ressources initialement prévus pour cette activité de programme ont été entrepris par une autre activité de programme, soit les services internes.

Portes d'entrée et corridors: L'écart de 562 millions de dollars est en partie attribuable aux retards accumulés dans plusieurs projets réalisés aux termes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, lesquels comptent pour 110,9 millions de dollars de cet écart. Il y a eu des retards liés à la conception, à l'approbation et au début des travaux de construction des projets et au besoin de trouver d'autres partenaires financiers. Des retards ont également été accumulés dans la finalisation des ententes de contribution et dans le besoin de faire preuve de diligence raisonnable.

Le reste de l'écart, soit 450 millions de dollars, est attribuable à des retards liés au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers étant donné que certains projets ne progressent pas aussi rapidement que prévu en 2010-2011. De nombreux facteurs ont donné lieu à ces retards, notamment les conditions météorologiques difficiles qui ont nui aux travaux de construction et les difficultés imprévues liées à la conception et aux processus d'approbation réglementaire. De plus, des coûts de construction inférieurs à ceux qui étaient prévus ont entraîné des dépenses moins élevées pour un certain nombre de projets. Finalement, pour certains projets annoncés, les analyses de rentabilisation n'ont pas été reçues au moment prévu, ce qui a retardé le processus de diligence raisonnable du gouvernement fédéral. Ces fonds ont été ou seront transférés aux années futures pour l'achèvement des projets.

Infrastructures de transport: L'écart de 40 millions de dollars est attribuable en partie aux retards dans la réalisation des projets résultant de la prolongation de négociations, de contretemps dans les travaux de construction à cause des conditions météorologiques défavorables ou de la prolongation d'évaluations environnementales. Par conséquent, le Ministère a reporté 32 millions de dollars aux exercices ultérieurs pour s'aligner sur les besoins de trésorerie des bénéficiaires. L'écart restant est lié aux excédents de 2010-2011 enregistrés en raison de divers facteurs.

Innovation dans le secteur des transports: Plusieurs variables liées à l'établissement et à la gestion de partenariats de recherche ont contribué à l'écart d'environ 5 millions de dollars pour cette activité de programme en 2010-2011. Plus de la moitié du total, soit environ 2,6 millions de dollars, du financement du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité a été reporté en partie en raison des retards liés à l'obtention de l'approbation des modalités du programme par le Conseil du Trésor. D'autres facteurs comprennent des retards dans la conclusion d'accords de financement avec des bénéficiaires et des partenaires de recherche dont l'accent sur les fonds de stimulation a laissé des ressources limitées, tant sur le plan financier que sur celui du personnel, pour accéder au financement disponible dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Résultat stratégique 2: Un réseau de transport respectueux de l'environnement		
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement en 2010-2011**
Niveau des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des	Niveaux des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur	Les émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur des transports ont relativement peu changé en 2008 par

transports mesuré en tonnes d'équivalent de CO_2 de polluants atmosphériques et des déversements de polluants provenant du secteur des transports	des transports conformes aux objectifs du gouvernement	rapport à 2007 (environ 171 mégatonnes d'équivalents de CO_2 en 2008[4] et en 2007).
Niveau de conformité avec les lois, les règlements et les directives applicables	Conformité à 100 pour cent avec les lois, les règlements et les directives applicables	Transports Canada a respecté les lois, les règlements et les lignes directrices applicables en matière d'environnement et il n'a reçu aucun avis de contravention.

Activité de programme	Dépenses réelles (en millions de dollars) 2009-10	Dépenses prévues (en millions de dollars) en 2010-2011				
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
Air pur – Transport	19	23	23	19	17	Un environnement propre et sain
Eau propre – Transport	10	6	6	7	8	Un environnement propre et sain
Gérance de l'environnement - Transport	38	70	70	59	40	Un environnement propre et sain
Total*	**67**	**99**	**99**	**85**	**65**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles) au niveau de l'activité de programme

Air pur - Transport: Certains projets liés au transport de marchandises ont été retardés à cause de négociations avec les promoteurs ou ont été redéfinis pour réduire les coûts à la suite du ralentissement économique; de la faible demande liée au nouveau financement accessible aux provinces dans le cadre de l'Initiative nationale d'harmonisation pour l'industrie du camionnage; de l'annulation de cycles de financement pour les programmes Sur la route du transport durable et écoMOBILITÉ; de retards dans la dotation et dans la réalisation de projets.

Eau propre - Transport: L'écart d'un million de dollars est principalement attribuable à la décision prise par la haute direction de Transports Canada de continuer d'exécuter le Programme national de surveillance aérienne.

Gérance de l'environnement - Transport: L'écart de 19 millions de dollars est attribuable à un excédent de 7,4 millions de dollars provenant du financement du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux qui a été accéléré dans le cadre du Plan d'action économique du Canada. L'excédent reflète des méthodes d'assainissement plus effficientes et des prix de soumissions inférieurs à ceux prévus. De plus, un excédent de 11,7 millions de dollars du financement non lié au Plan d'action économique est principalement attribuable aux retards dans la réalisation de

[4] Environnement Canada, *Tendances en matière d'émissions 2010*.

projets. D'autres travaux d'enquête ont été nécessaires avant de pouvoir procéder à l'étape de l'assainissement.

Résultat stratégique 3: Un réseau de transport sécuritaire		
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement en 2010-2011**
Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport	Maintenir ou améliorer les taux d'accidents et de décès par mode de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Par rapport à la moyenne quinquennale précédente, les taux d'accident et de décès se sont maintenus ou se sont améliorés dans les secteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Il y a eu une augmentation de 4 pour cent des accidents signalés et aucun décès dans le secteur du transport des marchandises dangereuses. Pour obtenir davantage de renseignements à cet égard, veuillez consulter le rapport *Les transports au Canada 2010*.
Pourcentage de répondants, dans le cadre d'une enquête nationale, qui disent avoir confiance dans la sécurité du réseau aérien du Canada	Maintenir ou améliorer la confiance du public concernant la sécurité des transports, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Aucun sondage n'a été mené en 2010-2011; cet indicateur est en cours d'examen.

Activité de programme	**Dépenses réelles (en millions de dollars) 2009-2010**	**Dépenses prévues (en millions de dollars) en 2010-2011**				
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
Sécurité aérienne	231	240	240	253	211	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité maritime	82	74	74	84	83	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité ferroviaire	37	36	36	34	31	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité routière	30	40	40	42	42	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Transport des marchandises dangereuses	14	14	14	14	14	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Total*	**394**	**405**	**405**	**428**	**381**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles) au niveau de l'activité de programme

Sécurité aérienne: L'écart de 42 millions de dollars est attribuable au retard de l'approbation du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires; aux retards dans la passation de marchés liés aux projets d'immobilisations; à l'augmentation des recettes liées à la participation de Transports Canada au projet d'intervention lors du déversement d'hydrocarbures en Louisiane; à des retards dans la dotation.

Sécurité ferroviaire: L'écart de 3 millions de dollars est attribuable aux retards dans l'achèvement de projets d'amélioration et de fermeture des passages à niveau, dans la dotation et dans l'achèvement des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Résultat stratégique 4: Un réseau de transport sûreté		
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement en 2010-2011**
Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire canadien pour qu'il soit accepté à l'échelle internationale	Atteindre l'acceptation internationale après un maximum de deux ajustements au Cadre réglementaire canadien	Deux ajustements ont été apportés au cadre réglementaire canadien pour améliorer la sûreté aérienne dans le domaine du fret aérien.
Pourcentage de Canadiens qui disent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport	Maintenir ou améliorer la confiance concernant la sûreté du réseau de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Aucune donnée sur la confiance du public concernant la sûreté du réseau de transport n'a été recueillie en 2010. Toutefois, un sondage à l'intention des intervenants de l'industrie maritime a été mené en 2010-2011. Selon les résultats, 93 pour cent des intervenants convenaient qu'un programme de sûreté maritime devait être instauré au Canada. Les intervenants ont également indiqué que leurs organisations étaient prêtes à détecter et à contrer les menaces et les incidents maritimes (79 pour cent) et à intervenir et à reprendre leurs activités à la suite d'un incident de sûreté maritime (93 pour cent).

Activité de programme	**Dépenses réelles (en millions de dollars)** 2009-2010	**Dépenses prévues (en millions de dollars) en 2010-2011**				
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
Sûreté aérienne	71	29	29	49	43	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sûreté maritime	32	21	21	21	20	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sûreté du transport terrestre et du transport	12	6	7	7	7	Un Canada sécuritaire et sécurisé

intermodal						
Total*	**115**	**56**	**57**	**77**	**70**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles) au niveau de l'activité de programme

Sûreté aérienne: L'écart de 6 millions de dollars est attribuable au report de plusieurs activités (dont des consultations réglementaires, des évaluations de la sûreté aéroportuaire et deux bancs d'essai technologiques) en raison de la nécessité d'intervenir lors de la découverte de colis suspects à bord de deux avions à destination des États-Unis le 29 octobre 2010. Les échéanciers et les activités ont été révisés afin d'intervenir rapidement à l'égard de cet incident de façon efficiente et efficace pour protéger la sûreté des Canadiens.

Sûreté maritime: L'écart est principalement lié aux transferts vers d'autres ministères qui n'ont pas eu lieu dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (C) --120 000 $ du Fonds de coordination de la sûreté maritime et 442 000 $ pour le Centre des opérations de la sûreté maritime sur les côtes. Le montant restant est lié aux retards dans la dotation en ce qui concerne l'ouverture du Centre des opérations de la sûreté maritime des Grands Lacs.

Services internes			
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement en 2010-2011**	
Sans objet	Sans objet	Les services internes n'ont aucun indicateur de rendement pour faire rapport sur l'exercice 2010-2011. Un indicateur de rendement est actuellement en cours d'élaboration.	

Activité de programme	**Dépenses réelles (en millions de dollars)** 2009-2010	**Dépenses prévues (en millions de dollars) en 2010-2011**				
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
Services internes	217	175	177	212	227	
Total*	**217**	**175**	**177**	**212**	**227**	

Renseignements sur les écarts (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

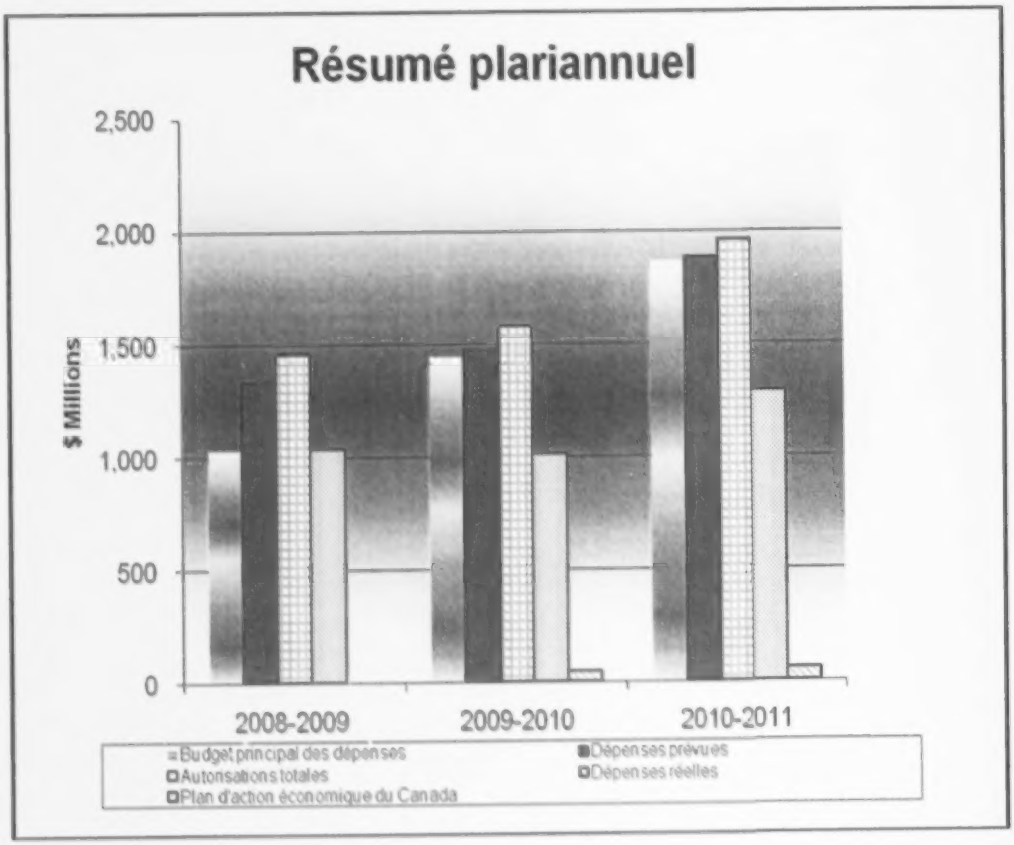
L'écart est attribuable aux salaires exceptionnels, comme les indemnités de maternité et de départ qui n'ont pas été remboursées à temps par le Conseil du Trésor en raison de la dissolution du Parlement avant la fin de l'exercice (6,8 millions de dollars). Le reste de l'excédent est attribuable à des réaffectations internes au sein de Transports Canada et aux réalignements à l'échelle des résultats stratégiques.

1.7 PROFIL DES DÉPENSES

1.7.1 Évolution des dépenses ministérielles

La figure 3 montre l'évolution des dépenses de Transports Canada (dépenses prévues, dépenses autorisées et dépenses réelles) de 2008-2009 à 2010-2011. L'écart relatif aux dépenses réelles, de 1,040 million de dollars en 2008-2009 à 1,288 millions de dollars en 2010-2011, est essentiellement attribuable à un changement de méthode comptable en matière de paiements de loyer des administrations aéroportuaires. Toutefois, le changement n'a pas d'incidence sur le montant brut global disponible que le Ministère peut dépenser[5]. La hausse des dépenses réelles est aussi attribuable aux grandes initiatives au sein du Ministère au cours de la même période, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Même si on remarque principalement une tendance à la hausse au cours des trois dernières années, il y a eu une baisse des dépenses, qui est principalement attribuable à l'élimination graduelle du Programme de remise écoAUTO.

Figure 1: Évolution des dépenses de Transports Canada



[5] Les paiements de loyer des administrations aéroportuaires ont commencé à être versés directement au Trésor en 2010-2011 plutôt que d'être portés aux recettes à valoir sur le crédit. Comme compensation à ce changement, Transports Canada bénéficiera d'une augmentation permanente de son niveau de référence.

Plan d'action économique du Canada

Le tableau qui suit indique les initiatives du Ministère entreprises en vertu du Plan d'action économique du Canada, y compris le financement. Les renseignements sur le progrès de ces initiatives se trouvent dans la section II sous chaque activité de programme.

Dépenses consacrées aux initiatives du Plan d'action économique du Canada

Initiative	Dépenses autorisées (en millions de dollars)					
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Total
Ponts Blue Water et Peace	3,3	11,2				14,5
Services ferroviaires voyageurs dans les régions éloignées	4,5	3,4				7,9
Accélération du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	13,0	35,5				48,5
Initiatives sur la sécurité ferroviaire	11,3	14,1	14,4	14,3	14,3	68,4
Modernisation des laboratoires fédéraux	4,5	9,7				14,2
Plans de sûreté	2,7					2,7
Programme de sûreté du fret aérien	11,0					11,0
Promotion de l'exploitation de l'énergie dans le Nord canadien	2,9					2,9
Total	**53,2**	**73,9**	**14,4**	**14,3**	**14,3**	**170**

* Selon l'affectation initiale conformément au Conseil du Trésor. Comprend le régime d'avantages sociaux des employés.

Nota: En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Tout comme dans le cas de l'ensemble des données financières présentées dans le *Rapport ministériel sur le rendement*, les montants ci-dessus excluent le financement qui n'est pas destiné au Ministère (p. ex. installations). Les dépenses autorisées sont fondées sur les allocations initiales conformément à la décision du Conseil du Trésor.

1.7.2 Crédits et postes législatifs

Veuillez consulter les Comptes publics du Canada pour l'exercice 2010–2011 (volume II) pour obtenir de plus amples renseignements sur les crédits et les dépenses législatives de Transports Canada.

SECTION II: ANALYSE DU RENDEMENT DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Transports Canada vise quatre résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que le Ministère tend à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus[6], des indicateurs de rendement[7] et des objectifs[8], tel que le prévoit l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour 2010-2011.

Transports Canada a recours à des indicateurs qualitatifs et quantitatifs, appelés aussi « mesures de rendement », pour déterminer les résultats atteints sur le plan des résultats stratégiques et des résultats attendus. Une méthode systématique d'élaboration, de transmission et de surveillance des données sur le rendement ainsi que d'élaboration de rapports à ce sujet offre une base uniforme pour atteindre ces résultats. Afin de mieux rendre compte des résultats des activités du Ministère et de prouver leur valeur aux Canadiens, le Ministère continuera de renforcer les indicateurs de rendement dans son Cadre de mesure du rendement.

Cette section fournit des analyses détaillées du rendement du Ministère au niveau de l'activité de programme, par résultat stratégique.

Légende de l'état de rendement	
État	**Définition**
Dépassé	Plus de 100 pour cent du niveau de rendement attendu (comme en font foi l'indicateur et l'objectif ou les activités et les extrants prévus) pour le résultat attendu déterminé dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Entièrement atteint	100 pour cent du niveau de rendement attendu (comme en font foi l'indicateur et l'objectif ou les activités et les extrants prévus) pour le résultat attendu déterminé dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Atteint en grande partie	De 80 à 99 pour cent du niveau de rendement attendu (comme en font foi l'indicateur et l'objectif ou les activités et les extrants prévus) pour le résultat attendu déterminé dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Passablement atteint	De 60 à 79 pour cent du niveau de rendement attendu (comme en font foi l'indicateur et l'objectif ou les activités et les extrants prévus) pour le résultat attendu déterminé dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.
Non atteint	Moins de 60 pour cent du niveau de rendement attendu (comme en font foi l'indicateur et l'objectif ou les activités et les extrants prévus) pour le résultat attendu déterminé dans le *Rapport sur les plans et les priorités* correspondant a été atteint au cours de l'exercice.

[6]Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture des activités de programme.

[7]Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

[8]Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

En cours	L'indicateur était en cours d'examen pendant l'exercice 2010-2011. Par conséquent, aucune donnée sur le rendement n'était disponible au moment de la production du présent rapport.

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT

Le résultat stratégique « Un réseau de transport efficient » est appuyé par quatre priorités organisationnelles et il contribue aux trois résultats suivants du gouvernement du Canada : *un marché équitable et sécurisé*, *une forte croissance économique* et *une économie fondée sur l'innovation et le savoir*.

La section qui suit donne une analyse détaillée du rendement par rapport aux résultats attendus conformément auxengagements pris dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011 pour chacune des quatre activités de programme qui appuient ce résultat stratégique:

2.1.1 Cadres qui appuient le marché des transports;
2.1.2 Portes d'entrée et corridors;
2.1.3 Infrastructures de transport;
2.1.4 Innovation dans le secteur des transports.

2.1.1 Activité de programme: Cadres qui appuient le marché des transports

Description: L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports encourage l'efficience des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités comportent l'établissement de régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux.

RESSOURCES FINANCIÈRES POUR 2010-2011 (en millions de dollars)			**RESSOURCES HUMAINES POUR 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
9	11	10	66	63	3
RENDEMENT DE 2010-2011					
Résultats attendus		Indicateurs de rendement	Objectifs		
Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports		Le nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada	D'ici 2011, une réduction de 5 pour cent du nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence.		
Rendement obtenu et résumé Impossible d'évaluer, car cet indicateur est en cours d'examen.					

Respect de nos engagements clés

En 2010-2011, dans le cadre de la politique sur le transport aérien international Ciel bleu, le Canada a conclu des accords « ciels ouverts » avec la Jamaïque, la Suisse, Trinité-et-Tobago et le Brésil, ainsi qu'un tout nouvel accord avec le Qatar. Les accords avec l'Égypte, l'Algérie et le Japon ont été élargis. Ces accords nouveaux et élargis permettent aux transporteurs aériens de

lancer de nouveaux services dans le but de mieux répondre aux besoins des voyageurs et des expéditeurs.

Des partenariats nationaux et internationaux ont été établis pour promouvoir le transport maritime à courte distance et atténuer les obstacles liés à son utilisation optimisée dans tout le pays et en Amérique du Nord. Au sein du Groupe de travail trilatéral sur le transport maritime à courte distance, Transports Canada, les États-Unis et le Mexique prennent des mesures pour surmonter les obstacles constatés et étudier des occasions conjointes.

En mars 2011, le gouvernement a rendu public le rapport définitif rédigé par le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises et il a annoncé sa réponse aux recommandations du Comité d'examen. Le gouvernement adoptera une série de mesures qui permettront d'améliorer l'efficacité, l'efficience et la fiabilité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises. Transports Canada appuie ce processus et sa priorité première sera d'établir un processus de facilitation entre les intervenants afin de négocier un modèle d'entente de services et un processus de règlement des différends commerciaux simplifié.

Finalement, Transports Canada continue de surveiller le rendement des secteurs de transport du Canada, leur viabilité, leur compétitivité et leur incidence sur l'économie en utilisant diverses sources de données. En 2010:

- le nombre d'expéditions de cargaisons maritimes le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et aux principales administrations portuaires canadiennes a augmenté par rapport au dernier exercice;
- les niveaux de passagers aériens ont considérablement augmenté après avoir connu une diminution en 2009, résultant probablement d'une tendance positive générale dans l'économie en raison de la hausse des activités d'achat et de transport;
- la baisse de la demande liée au tourisme et aux voyages d'affaires a entraîné une diminution de la clientèle des services ferroviaires ainsi qu'une intense concurrence pour attirer la clientèle dans l'ensemble de l'industrie. Cependant, le tonnage ferroviaire des marchandises a augmenté.

Transports Canada surveille annuellement la viabilité financière des plus grands aéroports du Canada. En tant que sociétés privées sans but lucratif, les administrations aéroportuaires canadiennes continuent de s'adapter aux difficultés que posent leurs divers groupes d'intervenants dans des contextes socio-économiques en constante évolution.

Leçons apprises

Le fait de rendre le secteur des transports plus fiable, efficient et accessible appuie le commerce et les déplacements à l'échelle nationale et internationale. Ainsi, les Canadiens ont un plus grand choix et davantage de commodités en ce qui a trait à leurs services de transport.

2.1.2 Activité de programme: Portes d'entrée et corridors

Description: Inspirée par le Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques, l'activité de programme Portes d'entrée et corridors vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficients, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a comme fonction de définir des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au

développement efficace des portes d'entrée et des corridors et d'encourager l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

RESSOURCES FINANCIÈRES POUR 2010-2011 (en millions de dollars)			RESSOURCES HUMAINES POUR 2010-2011 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
812	805	243	51	84	33

RENDEMENT DE 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et corridors commerciaux stratégiques du Canada	Le volume des échanges commerciaux	À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ou du Service des délégués commerciaux.

Rendement obtenu et résumé

État: En cours

En 2010-2011, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a permis d'augmenter la part des importations de conteneurs de la Porte en provenance de l'Asie et à destination de l'Amérique du Nord de 30 pour cent. Entre 2009-2010 et 2010-2011, la valeur des échanges internationaux du Canada a augmenté de 12,8 pour cent, ce qui équivaut presque aux niveaux qui avaient été atteints avant la récession en 2008-2009. L'évaluation de l'incidence des investissements effectués et d'autres mesures prises dans le cadre des projets liés aux portes d'entrée sur les valeurs et les volumes commerciaux est un travail de longue haleine qui ne sera possible qu'une fois les projets terminés et opérationnels.

Respect de nos engagements clés

Une grande partie des 2 milliards de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a été engagée. Uniquement en 2010-2011, le Ministère a annoncé seize projets d'infrastructure dans le cadre de ce programme. Le gouvernement du Canada a investi dans le réseau routier national principal, les passages frontaliers clés ainsi que dans les grands ports et aéroports pour rendre le réseau de transport du Canada plus efficient, sécuritaire et sûr en ce qui a trait au commerce et aux déplacements internationaux. Transports Canada continue de mettre en œuvre l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique sur plusieurs fronts. L'engagement du Canada à l'égard des projets d'infrastructure multimodaux dans l'Ouest canadien a mené à la signature de deux accords portant sur six projets, et les travaux de construction de quatre de ces projets ont débuté en 2010-2011. Les liens et l'efficience du commerce entre les centres industriels de l'Amérique du Nord et les marchés en Europe et en Asie seront améliorés grâce à des initiatives comme les suivantes:

- La Stratégie de la Porte et du Corridor de commerce de l'Atlantique qui a été annoncée le 23 mars 2011.
- Dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, treize nouveaux projets d'infrastructure visant la Porte de l'Atlantique (p. ex. des projets liés aux ports, aux aéroports, aux routes et aux systèmes de transport intelligents) ont été annoncés dans les quatre provinces de l'Atlantique. Les investissements annoncés pour l'infrastructure stratégique du transport maritime à courte distance dans le Canada atlantique devraient

permettre de surmonter les obstacles financiers en vue d'étendre l'utilisation du transport maritime à courte distance.
- La remise en état du pont du port de Saint John.
- Les travaux des projets de construction au port de Halifax et sur la route 1 du Nouveau-Brunswick se poursuivent.
- Les travaux se poursuivent en partenariat avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec et avec le secteur privé pour mettre la dernière main à la Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce.
- Les travaux se poursuivent quant au projet d'amélioration de l'esplanade du pont international Queenston-Lewiston et à la nouvelle installation de l'Agence des services frontaliers du Canada.
- Les travaux se poursuivent quant aux projets d'infrastructure multimodaux entrepris dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, y compris l'échangeur du pont de Pitt River de Mary Hill, la rampe d'accostage des barges pour Southern Railway of Brisith Columbia, les réfections de la route River, de Foley Crescent jusqu'au pont du fleuve Fraser du CN, pour ne nommer que ceux-ci.
- La politique à valeur ajoutée sur les portes d'entrée, grâce à laquelle le gouvernement a réalisé deux initiatives prioritaires, dont l'annonce de la renonciation au tarif de 25 pour cent sur les importations des bâtiments pour réduire les coûts que doit assumer l'industrie maritime du Canada pour remplacer sa flotte.

Le gouvernement du Canada a aussi renforcé ses partenariats internationaux en signant un protocole d'entente sur la logistique commerciale ainsi qu'un plan d'action pour la coopération en matière de portes d'entrée avec le gouvernement de la Chine. Le Canada a collaboré avec ses partenaires internationaux afin de mettre sur pied un réseau de services portuaires de la Coopération économique Asie-Pacifique, une nouvelle organisation internationale, avec les hauts dirigeants de la Chine.

Finalement, la collaboration se poursuit avec l'État du Michigan, le gouvernement fédéral américain et la province de l'Ontario pour faire avancer le projet du passage frontalier Windsor-Detroit. Étant donné l'importance de ce nouveau passage frontalier pour la sûreté économique et la prospérité future des États-Unis et du Canada le gouvernement du Canada a envoyé le 29 avril 2010 une lettre à l'ancienne gouverneure du Michigan pour lui indiquer qu'il était prêt à accroître sa participation financière jusqu'à concurrence de 550 millions de dollars américains pour couvrir les composantes du projet au Michigan qui ne seront pas financées par le gouvernement fédéral américain ou le secteur privé. Le gouvernement du Canada s'attend à un remboursement au moyen des fonds provenant des recettes du péage du nouveau pont.

Leçons apprises

La mise en œuvre de programmes d'infrastructure importants en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement et le secteur privé souligne la valeur de la communication régulière avec les intervenants ainsi que l'importance de disposer d'exigences fédérales claires concernant les processus simplifiés. L'élaboration de programmes et de projets d'infrastructure complexes et de grande envergure demande du temps, particulièrement à mesure que les stratégies évoluent. Cela devrait se refléter dans les attentes relatives aux programmes et aux projets.

Plan d'action économique du Canada

- Tous les fonds fédéraux consacrés à la réalisation du projet du pont Blue Water ont été dépensés. Les travaux exécutés comprenaient l'ajout de nouvelles voies et de panneaux de signalisation et l'amélioration de l'éclairage et des systèmes électriques. Le deuxième passage frontalier commercial le plus achalandé du Canada s'avère un lien essentiel pour l'économie et la sûreté et il facilite la circulation efficiente des marchandises et des personnes entre le Canada et les États-Unis.

- Le projet du pont Peace a été achevé avant la date limite du 31 mars 2011, permettant ainsi d'accroître la capacité principale de traitement des véhicules commerciaux aux douanes de 25 pour cent.

2.1.3 Activité de programme: Infrastructures de transport

Description: L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada et vise à améliorer l'efficience et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes: assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique S.C.C.); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin.

RESSOURCES FINANCIÈRES POUR 2010-2011 (en millions de dollars)			**RESSOURCES HUMAINES POUR 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
310	322	282	304	293	11
RENDEMENT DE 2010-2011					
Résultats attendus	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport moderne	L'âge moyen de l'infrastructure de transport		Réduction de l'âge moyen des routes et autoroutes de 0,5 an sur une période de 5 ans.		
	La valeur des actifs routiers		Augmentation de la valeur du capital-actions brut de 2 pour cent sur une période de 5 ans d'ici 2014.		
Rendement obtenu et résumé **État:** Dépassée Depuis l'exercice 2009-2010, l'âge moyen de l'infrastructure de transport est passé de 13,9 années à 13,4 années, soit une réduction de 0,5 an. La valeur du capital-actions brut à la fin de 2010 était de 184,9 milliards de dollars (en dollars de 2002), soit une hausse de 3,6 pour cent par rapport aux 178,5 milliards de dollars en 2009 (en dollars de 2002).					

Respect de nos engagements clés

Transports Canada a réussi à améliorer la durabilité de l'infrastructure de transport grâce aux mesures suivantes:

- Investissements dans des stratégies de revitalisation;
- Examens des partenariats en matière de gouvernance;
- Investissements dans les projets d'infrastructure et réalisation de ces derniers pour trouver des moyens de réaliser des gains d'efficience et des économies;
- Élaboration de cadres de gestion des biens immobiliers.

Marine Atlantique S.C.C.[9] a remplacé ses deux plus vieux bâtiments afin d'améliorer son service et de répondre à la demande croissante vers et depuis Terre-Neuve-et-Labrador. La société d'État dépensera 520,8 millions de dollars sur cinq ans pour revitaliser et renouveler sa flotte et ses installations côtières à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, de même qu'à Port aux Basques et à Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador. Elle a par ailleurs commencé de grands projets côtiers, comme l'aménagement d'une rampe de quai secondaire à North Sydney.

Transports Canada a terminé un examen pour déterminer la faisabilité du transfert de Ridley Terminals Inc. à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Le gouvernement a aussi approuvé les plans de Ridley Terminals Inc. qui visent à augmenter la capacité de son terminal et à emprunter auprès de prêteurs commerciaux. Les expéditeurs continueront d'obtenir des services fiables au terminal portuaire pour transporter leurs produits en vrac vers les marchés internationaux. En novembre 2010, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il investirait un montant additionnel de 44,7 millions de dollars dans les services de traversier de l'Est du Québec et du Canada atlantique. VIA Rail Canada a réalisé des progrès substantiels à l'égard de la remise à neuf de voitures voyageurs et de locomotives, de la réfection de gares et de divers projets d'infrastructure, qui ont tous été rendus possibles d'une part grâce à un investissement quinquennal de 516 millions de dollars du gouvernement du Canada en 2007 visant à améliorer la durabilité et la fiabilité des services ferroviaires voyageurs du Canada, et d'autre part, à une somme de 407 millions de dollars provenant du Plan d'action économique du Canada annoncé dans le budget de 2009.

La première phase d'élaboration du cadre de gestion de tous les biens immobiliers appartenant à Transports Canada est commencée, et de vastes consultations sont en cours.

Le Ministère a également progressé sur le plan de la gestion efficace des investissements fédéraux dans l'infrastructure grâce aux mesures suivantes:

- l'examen des options à long terme pour assurer la viabilité de plusieurs ponts fédéraux, et l'obtention des sommes supplémentaires pour l'exploitation, l'entretien et les réparations de sûreté urgentes de certains ponts nationaux;
- la gestion efficace de la réalisation de projets multiples dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (le Ministère a mené à bien ces projets en collaboration avec Infrastructure Canada, son partenaire de portefeuille);
- la commande d'une évaluation indépendante des besoins en matière d'infrastructure de transport dans le Nord pour les 20 prochaines années afin de déterminer quelles améliorations graduelles pourraient être apportées au réseau de transport pour soutenir la vision du Canada pour le Nord.

Leçons apprises

Il est important de collaborer avec d'autres ordres du gouvernement au moment de l'élaboration de politiques et de programmes en matière de transport qui ont une incidence sur leurs compétences afin de veiller à ce que les besoins liés au transport soient abordés.

Il était nécessaire d'accroître la communication et l'échange de renseignements avec les promoteurs de projets, les intervenants et d'autres partenaires d'exécution fédéraux afin d'assurer l'exécution fructueuse des projets qui appuient et améliorent le réseau de transport national. Ces mesures seront encore requises afin de prévoir efficacement les dépenses et de gérer les fonds liés à l'infrastructure à l'avenir.

[9] La société d'État fédérale Marine Atlantique S.C.C fournit le seul service de traversier prévu dans la Constitution canadienne, mais aussi un service saisonnier non prévu dans la Constitution, de juin à septembre, entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Plan d'action économique du Canada

- La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a terminé, dans les délais et budgets prévus, les premières étapes d'un important plan décennal de réparation visant à renforcer de nombreuses composantes du pont Champlain, à Montréal. Ce projet, d'une valeur globale de 212 millions de dollars échelonnés sur dix ans, devrait créer 2 600 emplois au cours de cette période. Les fonds serviront à maintenir le pont Champlain sécuritaire.
- VIA Rail a obtenu une enveloppe supplémentaire de 407 millions de dollars sur trois ans pour moderniser les services ferroviaires voyageurs canadiens, soit en améliorant les locomotives, les voitures voyageurs, l'infrastructure ferroviaire, les gares et les installations connexes. Le plus important projet de stimulation des activités de VIA Rail, qui comprenait la construction d'une troisième voie principale entre Toronto et Brockville dans le corridor Québec-Windsor, a beaucoup avancé et il est presque terminé.
- Le budget de 2009 allouait un montant de 7,9 millions de dollars sur deux ans pour le Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée dans le but de financer les nouveaux projets d'immobilisations de deux chemins de fer des Premières Nations, soit Keewatin Railway, au Manitoba, et Tshiuetin Rail, au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador. Les fonds ont servi notamment à achever l'amélioration des voies, à construire une gare d'attente pour les voyageurs et à acquérir une locomotive, une voiture voyageurs et du matériel d'entretien de voie ferrée ainsi qu'à construire une installation de réparation des locomotives.

2.1.4 Activité de programme: Innovation dans le secteur des transports

Description: L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports a pour objectif d'améliorer l'efficience et la compétitivité du réseau de transport du Canada. Au moyen de partenariats avec les intervenants, le programme vise à renforcer la capacité du secteur des transports à trouver des solutions novatrices et à les mettre en œuvre pour relever les défis actuels et nouveaux liés au transport. Les fonctions du programme sont d'établir et de mettre en œuvre des politiques et une orientation stratégique pour la recherche, le développement et le déploiement de la technologie ainsi que d'élaborer et de gérer des programmes de recherche et développement du Ministère. Ces fonctions comprennent ce qui suit: promouvoir l'acquisition des connaissances scientifiques et l'application des technologies liées au transport; établir des partenariats et collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux; appuyer les projets de perfectionnement des compétences et de renforcement des capacités en vue de créer une main-d'œuvre hautement qualifiée dans le domaine des transports.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
14	16	11	47	27	20
Rendement de 2010-2011					
Résultats attendus	Indicateurs de rendement[10]		Objectifs		

[10] Cet indicateur a été modifié dans l'année du rapport afin de refléter les nouvelles mesures adoptées pour l'analyse des performances améliorées.

Un réseau de transport novateur	Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents	Le nombre sera déterminé selon le plan annuel.
	Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et développement	Le nombre sera déterminé selon le plan annuel.
Rendement obtenu et résumé **État:** En cours Vingt-cinq projets de systèmes de transport intelligents menés avec des partenaires de l'extérieur ont été lancés, sont en cours ou ont été achevés en 2010-2011, soit environ 25 pour cent de moins qu'en 2009-2010. L'écart est attribuable aux retards dans l'approbation des modalités du programme, à la priorité que les partenaires ont accordée à d'autres programmes d'infrastructure ainsi qu'à des problèmes liés la passation de marchés et aux partenariats, retardant du coup le début des projets. En tout, 83 projets de recherche et de développement avec des partenaires de l'extérieur ont été financés en 2010-2011, soit environ 30 pour cent de plus qu'en 2009-2010. Cette augmentation est principalement attribuable à la capacité interne accrue pour lancer et gérer les projets.		

Respect de nos engagements clés

Pour élaborer un programme d'innovation dans un secteur de l'économie aussi vaste que complexe, il faut bien comprendre les défis actuels et futurs avec lesquels doivent composer tous ceux qui ont un intérêt dans le réseau. En plus des consultations courantes avec les intervenants, un projet de recherche a été entrepris pour créer un répertoire sur les transports et les recherches en matière de transport. Le fait de savoir quelles recherches sont effectuées dans les établissements d'enseignement supérieur canadiens permettra de mieux définir les forces et les faiblesses à cet égard au fil du parcours.

Le Ministère a collaboré avec des instances internationales afin d'améliorer la sécurité du réseau de transport. En partenariat avec un centre de recherche industrie-universités important des États-Unis, le Ministère a entrepris des recherches pour prévenir les blessures chez les enfants dans des accidents d'automobile, qui est la cause première de décès chez les enfants de plus de trois ans.

En 2010, Transports Canada a mis sur pied le Réseau d'experts de recherche en matière d'infrastructure de transport dans le Nord dans les régions où il y a présence de pergélisol. Le Réseau contribue à une collaboration étroite entre Transports Canada et d'autres ministères fédéraux, des planificateurs et spécialistes territoriaux et provinciaux, le milieu universitaire et le secteur privé. Le Réseau représente l'activité clé de l'Initiative de recherche sur le transport dans le Nord et il sert d'outil pour définir les priorités en matière d'innovation, notamment la préservation de l'infrastructure de transport dans le Nord compte tenu des conditions climatiques difficiles et changeantes.

Les projets de systèmes de transport intelligents réalisés ont permis, entre autres, de mesurer les délais d'attente aux frontières et de communiquer de l'information aux voyageurs qui traversent la frontière. D'autres projets étaient consacrés à produire de l'information sur la gestion de la congestion, des avis aux voyageurs et d'autres types de renseignements pour les voyageurs afin de gagner en efficience. Le Ministère continue de collaborer avec ses principaux partenaires commerciaux pour harmoniser les approches et les technologies relatives aux systèmes de

transport intelligents afin de maximiser l'efficience et l'efficacité des infrastructures communes de transport frontalier au profit de toute la population.

Leçons apprises

Pour aller de l'avant avec un programme d'innovation, les représentants du Ministère doivent connaître à fond les enjeux commerciaux dans le secteur des transports. Ils doivent également être au fait, d'une part, de l'état actuel de l'innovation dans le secteur en consultant les données les plus à jour qui sont disponibles, et d'autre part, de la capacité réelle de recherche pour faire avancer les priorités en matière d'innovation. L'acquisition et la validation de cette information pour pouvoir élaborer un programme d'innovation pour le secteur.

La création de partenariats en matière de recherche est un outil important pour mettre à contribution les ressources et cerner l'angle adéquat pour chaque projet de recherche et de développement. Toutefois, l'élaboration, la coordination et la gestion de ces projets ainsi que la mise en place des structures de reddition de comptes nécessaires présenteront un certain nombre de défis. Les questions d'administration et de passation de marchés en plus de l'obtention des approbations nécessaires sont souvent à l'origine des retards dans l'élaboration et la réalisation des projets.

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le résultat stratégique « Un réseau de transport respectueux de l'environnement » est appuyé par quatre priorités ministérielles exposées dans la section I du présent rapport et il contribue au résultat suivant du gouvernement du Canada: *un environnement propre et sain*.

La section qui suit donne une analyse détaillée du rendement par rapport aux résultats attendus conformément aux engagements pris dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011 pour chacune des activités de programme qui appuient ce résultat stratégique:

2.2.1 Air pur – Transport;
2.2.2 Eau propre – Transport;
2.2.3 Gérance de l'environnement – Transport.

2.2.1 Activité de programme: Air pur – Transport

Description: L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le Programme de la qualité de l'air du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et elle complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants: réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme Air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies écologiques du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
23	19	17	86	87	1
RENDEMENT DE 2010-2011					
Résultats	Indicateurs de rendement		Objectifs		

attendus		
Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites	L'intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO_2 par passager-km	Une amélioration de l'intensité des émissions qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur
Rendement obtenu et résumé **État:** En cours Les données pour 2010-2011 ne sont pas disponibles pour le moment. Selon les données les plus récentes disponibles (2008), l'intensité des émissions dans le secteur du transport de voyageurs a diminué (de 143 g d'équivalent CO_2 par passager-km en 2005 à 137 g en 2008). Ce résultat est attribuable à une meilleure efficacité énergétique dans tous les modes de transport de passagers. Dans le secteur du transport des marchandises, on constate une hausse de l'intensité des émissions (de 83 g d'équivalent CO_2 par passager-km en 2005 à 91 g en 2008)[11].		

Respect de nos engagements clés

Le Ministère continue de mettre en œuvre le Programme relatif à l'air pur grâce à des initiatives réglementaires et non réglementaires conçues pour réduire les émissions atmosphériques produites par le secteur des transports.

Le Ministère poursuit les travaux du projet de règlement sur les émissions des locomotives relativement aux principaux contaminants atmosphériques en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui sera conforme à la réglementation américaine. Il a par ailleurs mené des consultations préliminaires pendant 75 jours et animé six séances d'information. Le Ministère a reçu au total 16 présentations écrites officielles de différents intervenants intéressés.

Transports Canada a continué d'élaborer un nouveau règlement en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en vue de mettre en œuvre de nouvelles normes adoptées par l'Organisation maritime internationale pour les émissions de polluants atmosphériques par les navires, qui porte notamment sur la zone nord-américaine de contrôle des émissions. Le Ministère a également commencé à élaborer un règlement pour réduire les émissions atmosphériques provenant des bâtiments dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Un groupe de travail régional a été formé pour concevoir un programme visant à réglementer les plus petits moteurs diesel des bâtiments naviguant dans les eaux côtières et intérieures.

En plus des travaux indiqués sous la priorité visant à continuer d'appuyer le Programme relatif à l'air pur du gouvernement du Canada à la section 1.4, Transports Canada a continué d'appuyer l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées par l'entremise de l'Organisation de l'aviation civile internationale à propos des émissions de polluants atmosphériques provenant du transport aérien. L'un des résultats des travaux a été le resserrement des restrictions concernant les niveaux d'oxydes d'azote émis par les moteurs des aéronefs, qui ont été adoptées par l'Organisation de l'aviation civile en mars 2011. Transports Canada a également appuyé les travaux du Canada sur la méthode de mesure des particules provenant des moteurs d'avion.

Deux des programmes de la Stratégie écoTRANSPORTS se sont terminés comme prévu en 2010-2011, et le Programme d'alimentation à quai des navires et le programme écoMOBILITÉ devraient également être terminés en 2011-2012, comme convenu. Depuis son élaboration, la

[11] Base de données complète sur la consommation d'énergie : Tableaux d'analyse de l'Évolution de l'efficacité énergétique (tableaux 1 à 8), Ressources naturelles Canada, 2011

Stratégie a permis le financement conjoint de 53 projets de démonstration avec des municipalités, l'industrie du transport de marchandises et le secteur maritime, et elle a également permis de faire l'essai et l'évaluation de plus de 50 différentes technologies avancées pour les véhicules, afin d'aider à réduire les émissions atmosphériques produites par le réseau de transport canadien au moyen de l'utilisation de pratiques et de technologies écologiques.

Les résultats des programmes de la Stratégie écoTRANSPORTS sont présentés de façon détaillée dans le tableau des renseignements supplémentaires à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.

Leçons apprises

Il est fondamental de travailler avec les intervenants et d'améliorer les connaissances et la capacité d'analyse pour élaborer des politiques, des programmes, des règlements, des codes et des normes sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports.

2.2.2 Activité de programme: Eau propre – Transport

Description: Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et des conventions internationales, l'activité de programme Eau propre - Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées: réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
6	7	8	15	14	1
RENDEMENT DE 2010-2011					
Résultats attendus		Indicateurs de rendement	Objectifs		
Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports		Le nombre d'incidents liés à la pollution causée par des navires et le nombre de déversements d'origine inconnue détectés par année	Réduction annuelle de 2 pour cent de la pollution causée par les déversements des navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004		
Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires		Le pourcentage de navires qui observent les règles en matière de déclaration relatives à l'eau de ballast	Une observation de 95 pour cent d'ici 2015, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies		
Rendement obtenu et résumé **État:** Atteinte en grande partie Le nombre d'incidents de pollution détectés a baissé de 22,9 pour cent par rapport à l'exercice précédent, et 13 pour cent des déversements provenaient de navires.					

État: Atteinte
Pour ce qui est du pourcentage de navires qui sont conformes aux règles d'établissement de rapports concernant les eaux de ballast, on constate une complète conformité pour le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, et une conformité d'environ 90 pour cent pour les régions côtières. De plus, depuis la mise en place en 2006 d'un programme d'inspection binational qui assure la conformité des bâtiments qui arrivent de l'étranger et pénètrent dans les Grands Lacs, aucune nouvelle espèce non indigène introduite par les eaux de ballast n'a été signalée dans les Grands Lacs, ce qui prouve l'efficacité de la réglementation. Il faut souligner qu'en raison de l'entrée en vigueur prévue de la Convention sur les eaux de ballast, Transports Canada entreprendra un examen de cet indicateur de rendement.

Respect de nos engagements clés

Sous la direction de Transports Canada, le Canada a ratifié la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. Ces conventions renferment des mesures pour mieux protéger l'environnement contre la pollution provenant des navires et réduire les risques d'introduction et de propagation d'espèces envahissantes[12] dans les eaux canadiennes. En décembre 2010, Transports Canada publiait le projet de règlement sur les eaux de ballast afin qu'il soit appliqué sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Le Ministère a également fait entrer en vigueur les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par conséquent, le Canada a ratifié deux conventions internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale (soit le Protocole de 2003 portant sur la création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute), qui sont en vigueur depuis le 2 janvier 2010.

Le Ministère a progressé dans ses travaux d'élaboration d'un régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses en milieu marin. Il a également publié un document de travail et terminé les consultations auprès des intervenants concernant une proposition visant à ratifier le Protocole de 2010 de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer des matières dangereuses et des substances nocives. Par ailleurs, dans le cadre du rapport sur les déversements de pétrole provenant des navires rédigé en 2010 par le Bureau du vérificateur général du Canada, le Ministère a activement donné suite à la recommandation portant sur la conception d'un système de suivi des marchandises transportées par voie maritime.

Dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, 232 heures de patrouille additionnelles ont été effectuées (pour un total de 2 506), soit une augmentation de 10 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Les efforts accrus ont démontré que le ciblage s'est avéré efficace, et une hausse comparable est observée dans le nombre de survols de navires (12 365 en 2010-2011). Le 1er mai 2010, Transports Canada a déployé son aéronef Dash 8, basé à Moncton, et son équipage dans le Golfe du Mexique afin d'aider à surveiller l'étendue du déversement de pétrole brut à la suite de l'explosion à la plateforme pétrolière de Deepwater Horizon. Il s'agissait de la ressource aérienne principale utilisée pour cartographier l'étendue du déversement.

Trois aéronefs de surveillance du Programme national de surveillance aérienne ont été modernisés pour permettre à Transports Canada de recueillir des preuves et ainsi préparer et entamer des poursuites, imposer des amendes et entendre les plaidoyers des pollueurs en vue de

[12] Les « espèces envahissantes » sont des espèces qualifiées d'exotiques ou de non indigènes pour l'écosystème donné si leur introduction a ou risque d'avoir des répercussions néfastes pour l'économie et l'environnement du Canada ou la santé de la population humaine.

renforcer le rôle du programme comme moyen de dissuasion important pour les pollueurs potentiels.

Leçons apprises

Le Canada peut faire concurrence sur les marchés mondiaux s'il se dote d'une réglementation prévisible au sujet du transport maritime international. Ainsi, ses travaux pour uniformiser sa réglementation avec celle de ses principaux partenaires du marché mondial constituent un élément important pour atteindre la prospérité économique.

2.2.3 Activité de programme: Gérance de l'environnement – Transport

Description: L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent la gestion des sites contaminés et la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports. L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
70	59	40	64	75	11
RENDEMENT DE 2010-2011					
Résultats attendus		Indicateurs de rendement[13]	Objectifs		
Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et intervient en conséquence		Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables	Une conformité de 100 pour cent avec les lois, règlements et lignes directrices applicables		
Rendement obtenu et résumé **État:** Entièrement atteinte Au cours de l'exercice 2010-2011, Transports Canada a respecté les lois, les règlements et les lignes directrices applicables en matière d'environnement et il n'a reçu aucun avis de contravention.					

Respect de nos engagements clés

La mise à niveau, par Transports Canada, de son système national de gestion environnementale a permis de mieux gérer ses activités ministérielles et ses terrains au moyen d'objectifs liés aux émissions atmosphériques, à la gestion des terrains, à la gestion des déchets non dangereux, à la

[13] Cet indicateur a été modifié dans l'année du rapport afin de refléter les nouvelles mesures adoptées pour l'analyse des performances améliorées.

gestion des matières dangereuses, à l'eau potable, aux interventions en cas d'urgence environnementale, aux achats écologiques et aux eaux usées. Le Ministère a atteint tous ses objectifs.

Transports Canada a géré les sites contaminés conformément à son plan ministériel, au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux et aux projets accélérés dans le cadre du Plan d'action économique du Canada. Au total, le Ministère a entrepris 24 projets d'évaluation et 70 projets d'assainissement, dont 5 projets d'évaluation accélérés et 20 projets d'assainissement accélérés.

Transports Canada a fait progresser la mise en œuvre des principes du Bureau de gestion des grands projets afin d'améliorer et de simplifier le processus d'examen réglementaire du gouvernement fédéral pour les grands projets, notamment des évaluations environnementales, des consultations auprès des Autochtones et des approbations réglementaires.

Le Ministère a aidé à l'élaboration de la première Stratégie fédérale de développement durable triennale, que le ministre de l'Environnement a déposée au Parlement en octobre 2010. Transports Canada a également préparé sa stratégie de développement durable ministérielle, dans laquelle il explique comment il contribue à la Stratégie fédérale de développement durable.

Leçons apprises

Le fait de mieux surveiller et de superviser le système national de gestion environnementale permet de dresser un tableau plus juste du rendement. Le renforcement des communications et de la sensibilisation rend le système aussi plus efficace en tant qu'outil pour veiller à ce que le Ministère respecte les lois environnementales.

Plan d'action économique du Canada

Le budget de 2009 élargissait la portée du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux afin d'examiner les sites contaminés où les mesures d'assainissement pouvaient être accélérées. Transports Canada a par ailleurs entrepris 25 projets d'une valeur de 21,7 millions de dollars en 2010-2011.

2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE

Le résultat stratégique « Un réseau de transport sécuritaire » est appuyé par quatre priorités ministérielles exposées dans la section I du présent rapport et il contribue au résultat suivant du gouvernement du Canada: *un Canada sécuritaire et sécurisé.*

La section qui suit donne une analyse détaillée du rendement par rapport aux résultats attendus conformément aux engagements pris dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011 pour chacune des activités de programme qui appuient ce résultat stratégique:

2.3.1 Sécurité aérienne;
2.3.2 Sécurité maritime;
2.3.3 Sécurité ferroviaire;
2.3.4 Sécurité routière;
2.3.5 Transport des marchandises dangereuses.

2.3.1 Activité de programme: Sécurité aérienne

Description: Dans le cadre de l'activité de programme Sécurité aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
240	253	211	1 864	1 793	71
Rendement de 2010-2011					
Résultats attendus	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	La moyenne établie sur cinq ans: nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et selon le type d'activité		Maintenir, d'ici 2010, la moyenne de 2002 à 2007: *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 705 (avions de ligne) 0,28; 704 (avions de transport régional) 1,15; 703 (taxis aériens) 5,47; 702 (opérations de travail aérien) 3,88; 604 (privé) 1,31		
	Le nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs		Assurer, d'ici 2010, le maintien du nombre d'accidents: RAC 406 (formation au pilotage) 29,6; Aviation récréative 277,8 (données de référence de 2007)		
Confiance du public en matière de sécurité aérienne	Le pourcentage de Canadiens qui déclarent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire		D'ici 2011, que 90 pour cent des Canadiens interrogés à ce sujet répondent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire.		
Rendement obtenu et résumé **État:** Dépassée La moyenne établie sur cinq ans: nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et selon le type d'activité					

État: Dépassée**
En 2010, on dénombrait 234 accidents d'aviation* au Canada. Le taux d'accidents d'aviation en 2010 s'élevait à 5,9, soit une baisse de 7 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 2003 à 2007, qui était de 6,34.
**à l'exclusion des accidents d'aéronefs qui ne sont pas exploités conformément au* Règlement de l'aviation canadien*; les aéronefs ultra légers sont exclus.*

Le nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs.
État: Dépassée**
En 2010, on comptait 142 accidents mettant en cause l'aviation de loisir, ce qui représente une diminution de 15 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 2003 à 2007. En dépit de la tendance générale à la diminution du taux d'accidents, on dénombrait 38 accidents concernant la formation au pilotage (RAC 406) en 2010, ce qui représente une augmentation de 28 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 2003 à 2007.

Le pourcentage de Canadiens qui déclarent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire. État: En cours
L'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'exercice visé par le rapport.

***Source: Transports Canada, adaptation du Bureau de la sécurité des transports, données préliminaires en date du 19 janvier 2011. Le nombre d'heures de vol entre 2005 et 2010 est une estimation en raison d'un manque de données.*

Plus de détails sont disponibles sur le site d'Aviation civile.

Respect de nos engagements clés

Transports Canada continue d'améliorer l'infrastructure appuyant les systèmes de gestion de la sécurité aérienne grâce à l'élaboration de documents d'orientation et de cours de formation. Environ 45 pour cent des inspecteurs délégués de l'aviation civile ont reçu la formation obligatoire pour le nouveau cours sur les procédures de surveillance.

Le Ministère a bien progressé quant à l'élaboration de l'outil sur les profils de risque pour la sécurité qui servira à la planification ses activités de surveillance en fonction des risques pour soutenir le programme de surveillance.

Le Canada, qui est à l'avant-garde de la sécurité aérienne, joue un rôle clé à l'échelle internationale avec des partenaires tels que la Federal Aviation Administration des États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'autres États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En plus de s'occuper de la coordination avec des partenaires internationaux, nationaux et ministériels, des experts en la matière ont participé au Groupe de collaboration international sur les systèmes de gestion de la sécurité, au groupe d'experts sur les pratiques exemplaires, au dialogue sur les affaires de l'hémisphère occidental et aux autres groupes d'experts et de travail. Au cours de l'exercice 2010-2011, de nombreux accords provisoires ont été signés avec l'Islande, la Norvège et la Suisse. Le Ministère a été l'hôte de la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord sur les questions entourant le programme de sécurité de l'aviation civile entre le Canada, le Mexique et les États-Unis.

Le Ministère a simplifié le processus de demande et d'autorisation des demandes dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin de faciliter le lancement des projets.

À Transports Canada et dans d'autres ministères, la Sécurité aérienne a fourni des données techniques sur les exigences de certification et les nouvelles normes d'émissions, car elles ont une incidence à la fois sur la durabilité environnementale et les enjeux de sécurité.

Leçons apprises

À la lumière de la Liste de surveillance publiée par le Bureau de la sécurité des transports en 2010, le Ministère a dû revoir ses processus internes d'établissement de règles afin d'intervenir plus rapidement au moment de prendre des mesures de sécurité.

La méthode de surveillance du Ministère pourrait tirer profit d'un processus d'amélioration continue comprenant une approche axée sur les risques afin d'établir l'ordre de priorité des activités de surveillance, d'améliorer la formation des inspecteurs et d'améliorer d'autres processus à la suite de la normalisation et de l'application des pratiques exemplaires relevées par les personnes responsables de la prestation du programme, dans les régions et partout au pays.

2.3.2 Activité de programme: Sécurité maritime

Description: L'activité de programme Sécurité maritime, qui repose sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, la *Loi sur le pilotages*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, permet d'élaborer, de mettre en œuvre et d'administrer les règlements, les politiques et les normes nécessaires à la conduite d'activités maritimes sécuritaires et respectueuses de l'environnement harmonisés à ceux de l'Organisation maritime internationale. Ce programme vise à promouvoir la sécurité et à assurer la surveillance de la sécurité de l'industrie maritime, y compris des navires canadiens et étrangers ainsi que des embarcations de plaisance, à mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et à protéger le milieu marin ainsi que le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
74	84	83	660	682	22

Rendement de 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport maritime sécuritaire	Les taux d'accidents et de décès	Une réduction, d'ici 2015, de 5 pour cent par rapport aux niveaux de 2008
La confiance du public à l'égard du réseau de transport maritime	Le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir confiance en la sécurité du réseau de transport maritime	Obtenir (selon le plan stratégique), durant la période de 2010 à 2015, une réponse favorable de la part de 90 pour cent des Canadiens interrogés à l'effet que les mesures de sécurité maritime sont sécuritaires ou très sécuritaires

Rendement obtenu et résumé

Réduction des taux d'accidents et de décès. État: Dépassée
Au cours de la période visée par le rapport, 292 accidents de bâtiments canadiens et d'accidents à bord de navires ont été signalés, ce qui constitue un plancher record, comparativement à 327 en 2009. La diminution de 21,4 pour cent du nombre d'accidents en 2010 par rapport aux niveaux de 2009 a dépassé l'objectif de 2010-2011, qui visait une réduction de 5 pour cent. En tout, 17 décès attribuables au transport maritime ont été signalés en 2010, ce qui constitue une baisse par rapport à la précédente moyenne quinquennale de 18,4.

Pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir confiance en la sécurité du réseau de transport maritime. État: En cours
L'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'exercice visé par le rapport.

Respect de nos engagements clés

Transports Canada a fait la promotion d'une solide culture de la sécurité auprès de l'industrie canadienne de transport maritime grâce au succès de la deuxième année d'un projet pilote de deux ans pour les systèmes de gestion de la sécurité et aux consultations publiques et internes menées sur un projet de réglementation visant la mise en œuvre obligatoire des systèmes de gestion de la sécurité pour la flotte canadienne.

En plus de mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité, le Ministère progresse bien quant à l'établissement d'un régime réglementaire d'inspection fondé sur le risque. Les facteurs de risque tels que l'historique de conformité, l'âge d'un bâtiment, le type et la zone d'exploitation influencent davantage le choix des bâtiments qui seront inspectés et à quelle fréquence. Grâce à ce régime réglementaire, Transports Canada effectue les inspections les plus nécessaires selon les risques évalués pour les voies navigables et les ports canadiens.

Transports Canada participe activement à l'élaboration de normes internationales au sein de l'Organisation maritime internationale. Le Canada est signataire des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo qui visent à harmoniser les régimes de contrôle par l'État du port pour les navires. Le Ministère a travaillé avec la garde côtière des États-Unis à trouver des façons de collaborer pour harmoniser les règles visant les bâtiments et à surveiller les activités dans le but de soutenir les régimes réglementaires canadien et américain. Le Ministère a contribué à la sécurité des gens de mer lorsque le gouvernement du Canada a déposé son instrument de ratification de la Convention du travail maritime de 2006 auprès du Bureau international du Travail, le 15 juin 2010. L'objectif de la Convention est de fournir des conditions de travail décentes pour les gens de mer, ce qui se veut un aspect déterminant pour assurer une concurrence équitable pour les propriétaires de navire de qualité.

Le Ministère a amélioré le programme national de formation pour les inspecteurs maritimes en élaborant et en donnant cinq cours de recyclage pour les inspecteurs de bâtiments ainsi que neuf cours dans le cadre du Programme de conformité des petits bâtiments. La formation nationale permet la prestation uniforme des programmes de sécurité maritime de Transports Canada et elle contribue à la sécurité des exploitants de bâtiments et des gens de mer.

Leçons apprises

Si le Ministère veut mettre en œuvre efficacement les systèmes de gestion de la sécurité, il doit adhérer au Code international de gestion de la sécurité et adapter les exigences qu'il renferme à sa flotte nationale, dans la mesure du possible.

Il importe de mettre en place un cadre de réglementation clair, harmonisé et unifié pour soutenir les programmes d'autorisation. Le Ministère va de l'avant avec un certain nombre de projets de réforme de la réglementation afin d'améliorer le cadre réglementaire, notamment un projet visant à regrouper toutes les exigences en matière d'inspection et de certification en un seul instrument réglementaire afin de clarifier le processus d'inspection et de certification pour tous les intervenants.

2.3.3 Activité de programme: Sécurité ferroviaire

Description: En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
36	34	31	202	170	32

Rendement de 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Le nombre et les taux d'accidents et de décès	Réduction de 5 pour cent des taux d'accidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Les taux d'incidents	Réduction de 5 pour cent des taux d'incidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Le pourcentage du public canadien qui dit avoir confiance dans la sécurité du réseau de transport ferroviaire.	Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 pour cent des Canadiens interrogés selon laquelle les mesures de sécurité ferroviaire sont sécuritaires ou très sécuritaires

Rendement obtenu et résumé

Nombre et taux d'accidents et de décès. État: Entièrement atteinte
Le taux d'accidents a diminué de 8,6 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. Il y a eu 12,9 accidents par million de train-milles en 2010, un chiffre bien en dessous de la moyenne quinquennale de 14,1 par million de train-milles.

Le nombre d'accidents ferroviaires signalés s'élevait à 1 075 en 2010, un chiffre bien en dessous de la moyenne quinquennale de 1 278. Il y a eu 81 décès en 2010, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 85, mais en hausse par rapport au total de 2009.

Taux d'incidents. État: Entièrement atteinte
Le taux d'incidents a baissé de 27 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. Il y a eu 1,9 incident ferroviaire par million de train-milles en 2010, soit une baisse importante par rapport à la moyenne quinquennale de 2,45. Cette baisse est surtout attribuable à la réduction du nombre de déversements de marchandises dangereuses en 2010.

Niveau de confiance du public. État: En cours
L'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'exercice visé par le rapport.

Pour plus de détails, veuillez consulter notre plan stratégique à l'adresse http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-629.htm.

Respect de nos engagements clés

Transports Canada a mis en œuvre des volets clés du plan stratégique de la Sécurité ferroviaire pour 2010-2015 en s'inspirant des nombreuses recommandations formulées dans le cadre de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Il a notamment publié un nouveau Guide pour les systèmes de gestion de la sécurité; conçu un programme de formation national pour les inspecteurs; réalisé les premières étapes d'un système national de gestion des données; établi et amélioré les procédures opérationnelles dans le cadre du système de gestion de la qualité de la Sécurité ferroviaire.

La loi modifiant la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été déposée au Parlement en juin 2010. Cette loi donne suite aux recommandations de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2008, qui visaient à apporter des modifications à la Loi elle-même, notamment pour renforcer la capacité de surveillance et d'application de la loi de Transports Canada. La modification de la Loi est allée en deuxième lecture et était rendue à l'étape du comité lorsque les élections fédérales ont été déclenchées. Le Ministère s'attend à ce que la Loi soit présentée de nouveau au Parlement.

Le Programme d'amélioration des passages à niveau a fourni un financement direct de 7,4 millions de dollars pour améliorer des passages à niveau partout au Canada, et la Subvention pour la fermeture de passages à niveau octroyait une enveloppe de 225 000 $ pour fermer des passages à niveau qui n'étaient plus nécessaires et dont le trafic pouvait être dévié vers un passage plus sécuritaire. L'examen organisationel due groupe de la Sécurité ferroviaire permettra de continuer de réharmoniser son programme de sécurité ferroviaire pour assurer l'efficacité maximale de la prestation des services.

Leçons apprises

Grâce à son système de gestion de la qualité, le Programme de la sécurité ferroviaire a permis d'effectuer une évaluation interne de ses procédures opérationnelles en 2009-2010. Les principales observations révélaient le besoin d'améliorer les communications, la formation, la gestion de l'information et la responsabilisation de la gestion. Le nouveau plan stratégique de la Sécurité ferroviaire, approuvé en novembre 2010, donne suite à ces observations.

Plan d'action économique du Canada

Le Programme de la sécurité ferroviaire a reçu 68,4 millions de dollars sur cinq ans à titre de financement complémentaire par l'entremise du Plan d'action économique.

- Transports Canada a terminé une analyse des écarts de la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité et des activités de vérification.
- Le Ministère a conçu et donné une formation sur la vérification des systèmes de gestion de la sécurité et il a publié le Guide sur les systèmes de gestion de la sécurité en novembre 2010. Il a consacré beaucoup d'efforts à renforcer sa capacité de surveillance et d'application de la loi.
- En 2010-2011, 359 projets ont été approuvés dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau.
- Le Programme de remplacement des diodes électroluminescentes a fourni des sommes à l'industrie pour remplacer les ampoules à incandescence aux passages à niveau par un éclairage à diodes électroluminescentes afin de répondre à la nouvelle norme de Transports Canada.

2.3.4 Activité de programme: Sécurité routière

Description: L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et sur la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
40	42	42	119	103	16

Rendement de 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Des routes sécuritaires	Le nombre et les taux de décès et de blessures graves	Une réduction de 30 pour cent fondée sur les données de la période de référence (de 1996 à 2001)
La confiance du grand public vis-à-vis de la sécurité du réseau routier	Le pourcentage de Canadiens qui expriment un niveau de confiance élevé	En arriver, d'ici 2015, à une réponse de 50 pour cent selon laquelle les gens ont un niveau de confiance élevé

Rendement obtenu et résumé

Nombre et taux de décès et de blessures graves. État: Atteinte en grande partie
Les progrès vers l'objectif visant à réduire de 30 pour cent le nombre de décès et de blessures graves sont mesurés en comparant les plus récentes données des trois dernières années sur les victimes d'accidents de voiture avec des données comparables tirées de la période de référence de 1996 à 2001. Les données les plus récentes sur le nombre de victimes indiquent que le nombre de décès et de blessures graves entre 2008 et 2010 était 16,8 pour cent et 22,9 pour cent plus bas, respectivement, que les chiffres comparables au cours de la période de référence. Lorsque les données de 2010 sur le nombre de victimes seront disponibles, le Ministère pourra faire une dernière évaluation des progrès réalisés par rapport à l'objectif du Canada en matière de sécurité routière.

Pourcentage de Canadiens qui expriment un niveau de confiance élevé. État: En cours
L'indicateur est en cours d'examen, car aucun sondage n'a été réalisé pendant l'exercice visé par le rapport.

Respect de nos engagements clés

Le Ministère continue son examen de la *Loi sur la sécurité automobile* à la suite des questions que des membres du Parlement et des citoyens ont soulevées. Le projet de loi S-5, *Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999*, a reçu la sanction royale le 23 mars 2011. Le Canada se conforme désormais aux obligations de l'Accord de libre-échange nord-américain portant sur l'importation de véhicules d'occasion. Pour obtenir plus de détails, consultez le site Web de la Sécurité routière.

Le Ministère a par ailleurs harmonisé la plupart des normes canadiennes sur la sécurité automobile avec les normes équivalentes en vigueur aux États-Unis. Les quelques autres exigences portent sur des besoins de sécurité propres au Canada ou des besoins législatifs obligatoires, ou encore accordent une plus grande liberté de conception aux fabricants sur des points qui ne sont pas essentiels à la sécurité des usagers de la route canadiens.

Le Ministère joue toujours un rôle de premier plan à l'échelle internationale dans le domaine de la sécurité routière grâce à sa participation à l'élaboration d'une norme sur les systèmes de gestion de la sécurité routière pour l'Organisation internationale de normalisation. Le Ministère a dirigé un comité parallèle d'experts canadiens pour soutenir l'élaboration de la norme PC 241 de l'Organisation internationale de normalisation (systèmes de gestion de la sécurité routière) pour le Conseil canadien des normes.

La plupart des travaux liés au plan d'action pour la sécurité des sièges d'auto pour enfants sont terminés. Par exemple, le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)* a été modifié le 12 mai 2010 afin d'harmoniser certains éléments avec ceux des États-Unis et d'intégrer de nouvelles exigences d'essai uniques au Canada. Vous trouverez plus de détails sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante: http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/conducteurssecuritaires-securitedesenfants-index-53.htm.

Transports Canada a renforcé son rôle de chef de file au pays lorsqu'il a accepté la présidence du groupe de travail du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est l'auteur du plan venant de succéder à la stratégie Vision sécurité routière 2010. La nouvelle initiative, appelée Stratégie de sécurité routière 2015, conserve la vision (les routes les plus sécuritaires au monde) et les objectifs stratégiques de son prédécesseur. En septembre 2010, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a appuyé avec enthousiasme la nouvelle stratégie.

Leçons apprises

Un défi constant lorsqu'on essaie de sensibiliser davantage la population est le manque de données fiables sur les inquiétudes des Canadiens et leur niveau de connaissance des enjeux en matière de sécurité routière. Le Ministère ne peut donc pas rajuster le tir en conséquence comme il le voudrait.

Les initiatives de sensibilisation, comme l'Année de la sécurité routière et le site Internet de Transports Canada et ses publications, font en sorte que les citoyens, en tant qu'usagers de la route, continuent d'avoir à leur disposition les ressources dont ils ont besoin pour prendre des décisions éclairées sur leur propre sécurité.

Plan d'action économique du Canada

Le financement obtenu en 2009-2010 et en 2010-2011 dans le cadre du Plan d'action économique du Canada a servi à moderniser le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville, au Québec, afin de lui faire bénéficier d'une plus grande capacité pour mener des essais visant à atténuer les nouveaux risques pour la sécurité routière. La modernisation du Centre est terminée depuis le 31 mars 2011. Le laboratoire, qui est maintenant à la fine pointe de la technologie, est le seul du genre en Amérique du Nord. Le laboratoire permettra d'y effectuer des essais de collision plus représentatifs des types de collisions qui blessent les Canadiens sur les routes de nos jours.

2.3.5 Activité de programme: Transport des marchandises dangereuses

Description: Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex. le Centre canadien d'urgence transport [CANUTEC]) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes: promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la *Loi* et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents survenus lors de transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité . et la sûreté.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)		
Dépenses	Autorisations	Dépenses	ETP	ETP réels	Écart

prévues	totales	réelles	prévus		
14	15	14	133	120	13

Rendement de 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets accidentels de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport	En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun rejet accidentel de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport
	Le nombre de décès ou de blessures attribuables aux marchandises dangereuses	En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun décès et à ce que l'on réduise de 5 pour cent les blessures attribuables aux marchandises dangereuses par rapport aux données de référence

Rendement obtenu et résumé

Nombre de rejets accidentels de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport. État: Non atteinte
En 2010-2011, on a signalé quatre rejets accidentels de marchandises dangereuses de leurs contenants qui se sont produits dans des conditions normales de transport. Des enquêtes préliminaires sont en cours pour déterminer la cause de ces quatre rejets accidentels.

Nombre de décès ou de blessures attribuables aux marchandises dangereuses.
État: Entièrement atteinte
En 2010-2011, il n'y a pas eu de décès attribuable à des marchandises dangereuses.
Deux blessures ont été directement causées par les marchandises dangereuses elles-mêmes, et elles se sont produites pendant le transport par la route.

Respect de nos engagements clés

Deux modifications ont été apportées à la réglementation pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité et de sûreté de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*[14] modifiée. Ces modifications ont contribué à harmoniser le cadre de réglementation avec ceux de nos partenaires internationaux pour veiller à ce que les intérêts des Canadiens soient communiqués et pris en considération au cours de l'élaboration de règlements et de normes à l'échelle internationale. Grâce aux mesures visant à harmoniser le règlement avec la *Loi*, mais aussi avec les cadres des partenaires du Canada, le Ministère veille à la sécurité du réseau de transport et à améliorer son efficience.

La mise en application de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et la conformité à cette dernière sont une responsabilité partagée avec d'autres ministères et des instances provinciales et territoriales. Au cours des réunions du printemps et de l'automne 2010-2011 de l'équipe de travail et du Groupe de travail national sur la conformité, le Ministère a établi des politiques et des pratiques communes d'application de la loi pour veiller à ce que la prestation du programme soit plus transparente et équitable. Il a également souligné le besoin d'apporter des changements à la réglementation afin de mieux servir l'industrie du transport des marchandises dangereuses sans compromettre la sécurité.

[14] La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* vise toutes les activités qui relèvent du Parlement. Les mesures d'application de la loi et de conformité sont prises dans le cadre de la sous-activité de surveillance, qui est une responsabilité partagée avec d'autres ministères et des instances provinciales et territoriales.

Le Ministère a également élaboré une politique sur les compétences essentielles pour renforcer la base de connaissances du corps d'inspecteurs et uniformiser davantage la prestation du programme.

Leçons apprises

Des examens de l'assurance de la qualité réguliers au sujet de la surveillance du programme, des stratégies, des politiques et des procédures opérationnelles sont requis afin d'assurer la prestation uniforme du programme. Les approbations aux plans d'aide en cas de situation d'urgence doivent être accordées en temps opportun afin d'appuyer les activités liées aux situations d'urgence entreprises par l'industrie. Une approche nationale normalisée axée sur les risques et reposant sur les pratiques exemplaires est requise afin de renforcer les activités de surveillance de la conformité. Le Ministère fournira aux régions les outils nécessaires afin de veiller à ce que la surveillance de la conformité soit effectuée uniformément.

Le Ministère poursuit également l'examen externe des politiques et des procédures du programme d'intervention en cas d'urgence afin de fournir un cadre visant un processus d'approbation plus efficace et plus sensible. Un cadre clair, harmonisée et consolidée doit être en place pour soutenir les programmes. Le ministère va de l'avant avec un certain nombre de projets réglementaires pour harmoniser le cadre réglementaire avec nos partenaires commerciaux les plus importants.

2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE: UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR

Le résultat stratégique « Un réseau de transport sûr » contribue aux quatre priorités ministérielles exposées dans la section I du présent rapport ainsi qu'au résultat suivant du gouvernement du Canada: *un Canada sécuritaire et sécurisé*.

La section qui suit donne une analyse détaillée du rendement par rapport aux résultats attendus conformément aux engagements pris dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011 pour chacune des activités de programme qui appuient ce résultat stratégique:

2.4.1 Sûreté aérienne;
2.4.2 Sûreté maritime;
2.4.3 Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.

2.4.1 Activité de programme: Sûreté aérienne

Description: Dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
29	49	43	253	355	102
Rendement de 2010-2011					
Résultats attendus	Indicateurs de rendement		Objectifs		
Un réseau de transport aérien sûr	Indice composite du niveau de sûreté du transport aérien		D'ici 2015, le niveau de sûreté aérienne sera noté « élevé » ou « très élevé » au moyen de l'indice (ceci est susceptible de changer après que l'indice composite aura été élaboré).		

Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale	Nombre de modifications apportées au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale	En 2010, deux modifications ou moins seront apportées au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale.
Confiance du public dans la sûreté du réseau de transport aérien	Le pourcentage des répondants d'un sondage national qui disent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada	En 2010, 90 pour cent du public aura une confiance élevée ou modérée dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada.

Rendement obtenu et résumé

Indice composite du niveau de sûreté du transport aérien. État: En cours
L'indice composite a été déterminé, mais on évalue actuellement la façon de recueillir les données. Cet indicateur est en cours d'examen.

Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale. État: Entièrement atteinte
Deux ajustements (fret aérien) ont été apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada au cours de l'exercice 2010-2011.

Pourcentage des répondants d'un sondage national qui disent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada. État: En cours
Aucun sondage n'a été mené en 2010-2011; cet indicateur est en cours d'examen.

Respect de nos engagements clés

Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada ont négocié un protocole d'entente pour améliorer l'échange de renseignements criminels pour la sûreté des transports. Le protocole prévoit notamment un examen, par la Gendarmerie, des associations criminelles connues ou des liens avec le crime organisé permettant à Transports Canada de mieux évaluer les risques que représentent les personnes qui demandent une habilitation de sécurité en matière de transport.

Le Ministère poursuit l'élaboration de sa stratégie à long terme pour assurer l'amélioration de la sûreté aérienne. Certaines des réalisations particulières comprennent notamment le renforcement de la viabilité financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; l'amélioration du contrôle des passagers et des bagages; le lancement d'un programme approfondi de sûreté du fret aérien la tenue de consultations publiques sur les programmes de sûreté aérienne pour les aéroports concernant une réglementation souple et axée sur le rendement qui amènera l'industrie à participer davantage à l'examen des risques locaux.

Transports Canada adopte une approche à deux volets dans le cadre du Programme de sûreté du fret aérien qui prévoit notamment le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et l'augmentation des mesures de contrôle. Cette solution purement canadienne axée sur les menaces liées au fret sera compatible avec les mesures de sûreté qu'utilisent les États-Unis et d'autres partenaires internationaux et comparables à ces dernières. Grâce au Programme de sûreté du fret aérien, le Canada peut satisfaire aux normes internationales, qui lui permettent de continuer de transporter le fret sur les marchés internationaux, qui constitue une industrie d'une valeur de 50 milliards de dollars au niveau mondial, qui transporte 35 pour cent de la valeur des biens qui s'échangent sur le marché international et qui constitue une part déterminante des activités des compagnies aériennes.

Des progrès ont également été réalisés pour simplifier les règlements liés à la sûreté aérienne visant à réduire le fardeau de l'industrie en matière de conformité. Une autre étape a été franchie dans le resserrement de la sûreté aérienne au Canada grâce à l'élaboration et à la publication du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* qui s'applique aux aéroports dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 12 février 2011.

Plan d'action économique du Canada

- Le budget de 2009 prévoyait des investissements totalisant 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour des mesures visant à soutenir les programmes de sûreté. Ce financement servira à mieux aligner les exigences de sûreté aérienne du Canada sur celles des instances internationales ainsi qu'à réduire les manques à gagner opérationnels. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pris de nombreuses mesures concrètes pour améliorer son système de sûreté aérienne, notamment en installant 57 scanners corporels dans les grands aéroports canadiens.
- Le budget de 2009 prévoyait une somme de 95,7 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer et approfondir le Programme de sûreté du fret aérien, lequel permet d'atténuer les risques, de soutenir le mouvement efficient des marchandises en provenance et à destination du Canada et de faire face aux menaces émergentes.

Leçons apprises

En 2010-2011, Transports Canada a demandé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de porter une attention plus particulière au contrôle plus intelligent ainsi qu'à la vérification des articles qui posent une grande menace, comme les explosifs. Ces changements comprennent notamment le retrait d'articles de la liste des articles interdits à bord des aéronefs (comme les petits ciseaux et outils), qui posent très peu de risques pour la sécurité et la sûreté à bord des aéronefs, particulièrement à la lumière des récentes innovations en ce qui concerne l'intégrité des aéronefs, qu'on pense notamment au renforcement des portes des postes de pilotage, à l'amélioration de la formation de l'équipage d'aéronef et aux programmes tels que le Programme de protection des passagers. Les changements comprennent également l'introduction de nouveaux équipements et une nouvelle configuration des voies, ce qui permettra de rendre le processus de contrôle des passagers et des bagages de l'Administration plus efficace. Les changements apportés aux mesures de contrôle dans les aéroports permettront aux voyageurs d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix, en plus de mieux accommoder le public voyageur tout en maintenant un haut niveau de sûreté.

2.4.2 Activités de programme: Sûreté maritime

Description: L'activité de programme Sûreté maritime, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficience du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
21	21	20	161	146	15
Rendement de 2010-2011					
Résultats attendus	Indicateurs de rendement		Objectifs		

Un réseau de transport maritime sûr	Nombre et type d'incidents de sûreté dans les ports et les installations maritimes En cours d'élaboration: l'indicateur doit être fondé sur les incidents tels qu'ils sont définis par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*	La référence doit être établie en 2011, réduction de 10 pour cent du nombre, de la fréquence et de la gravité des incidents aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* d'ici 2015.
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté maritime à l'échelle internationale	Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada	D'ici 2010, aucun pays n'imposera de mesures de sûreté spéciales pour les marchandises et les personnes qui arrivent du Canada.
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport maritime	Pourcentage de la population sondée qui dit avoir confiance dans la sûreté maritime	D'ici 2015, 90 pour cent de la population sondée indiquera qu'elle a confiance dans la sûreté maritime.

Rendement obtenu et résumé

Un réseau de transport maritime sûr; l'indicateur doit être fondé sur les incidents tels qu'ils sont définis par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. État: En cours
Cet indicateur a été modifié et harmonisé avec la sous-activité de programme sur la surveillance et l'application de la loi. Cet indicateur est en cours d'examen.

Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada. État: En cours
Transports Canada a modifié cet indicateur afin que les rapports soient plus clairs et uniformes pour tous les modes de transport. Dans l'intervalle, toutefois, le Programme peut signaler que le Canada respecte entièrement, et surpasse dans certains cas, les normes imposées par l'Organisation maritime internationale dans le cadre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Par ailleurs, les partenaires internationaux tiennent le programme en haute estime, et les autres pays demandent régulièrement l'avis du Canada au sujet des pratiques exemplaires et de la formation.

Pourcentage de la population sondée qui dit avoir confiance dans la sûreté maritime. État: En cours
Aucune donnée sur la confiance du public concernant la sûreté du réseau de transport n'a été recueillie en 2010; toutefois, un sondage a été mené auprès d'intervenants de l'industrie maritime en 2010-2011, où 93 pour cent d'entre eux ont convenu que le Canada devait se doter d'un programme de sûreté maritime. Ils étaient notamment d'accord avec l'affirmation selon laquelle leur organisation était préparée pour détecter et prévenir les menaces et les incidents maritimes (79 pour cent), et pour intervenir et reprendre les activités (93 pour cent). Cet indicateur est en cours d'examen.

Respect de nos engagements clés

Un cadre stratégique pangouvernemental sur la sûreté maritime a été élaboré et appuyé par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime présidé par Transports Canada et le Comité des sous-ministres adjoints de la sûreté maritime. Le cadre, qui vient efficacement

moderniser la stratégie de sûreté maritime de 2004, est conçu de manière à orienter et à unifier les efforts des ministères et des organismes durant les missions de sûreté maritime. Un groupe de travail interministériel sur la politique régissant les Centres d'opérations de la sûreté maritime, dirigé par Transports Canada, a élaboré une position de principe qui définit et clarifie l'état actuel et futur des Centres d'opérations de la sûreté maritime. Il y recommande qu'une loi soit adoptée pour clarifier les rôles et retirer toutes les ambiguïtés qui concernent l'échange d'information entre les organismes et les partenaires des Centres d'opérations de la sûreté maritime.

Les deux Centres d'opérations de la sûreté maritime sur les côtes et des Grands Lacs sont maintenant opérationnels et ils ont atteint la capacité d'exploitation prévue au départ en relevant des organisations de gestion de projet respectives du ministère de la Défense nationale et de la Gendarmerie royale du Canada. Les organisations interministérielles des Centres ont été établies et elles peuvent fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, pour cibler, détecter et évaluer les menaces de sûreté maritime. Transports Canada a intégré son personnel et ses processus dans les Centres et il continue de travailler avec les ministères et organismes participants en vue de bien faire connaître le secteur de responsabilité du Ministère à l'égard de la sûreté maritime. Le gouvernement du Canada connaît maintenant mieux la situation dans le secteur maritime, connaissance qu'il a manifestée lors de l'arrivée, en 2010, du NM *Sun Sea* transportant près de 500 migrants irréguliers.

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* est mis à jour afin d'être rédigé en langage clair, que les attentes de rendement soient claires et qu'il soit harmonisé davantage avec celui des partenaires internationaux. Des consultations ont eu lieu partout au pays en 2010 auprès de l'industrie, des autres ministères et au sein du Ministère, lequel a ensuite décidé de séparer les modifications proposées en différentes phases pour en faciliter la gestion.

Le Programme de surveillance et d'application de la loi a été amélioré en choisissant de procéder à une mise en œuvre progressive du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*; de mettre en place des activités d'éducation et de sensibilisation visant à encourager la conformité à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et ses règlements; d'adopter des politiques et des lignes directrices plus complètes en matière de conformité et d'application de la loi pour les inspecteurs de la sûreté maritime.

Leçons apprises

Transports Canada a participé pleinement aux mesures de sûreté maritime déployées lors du sommet du G20 d'avril 2010. Des zones de sûreté accrue sur les plans d'eau ont été établies en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* aux installations pour traversiers, à bord des bâtiments commerciaux et sur des parties du lac Ontario aux fins de sûreté. Les leçons tirées de cet événement, au titre de la logistique, des rôles, des responsabilités et de la mise en œuvre, seront précieuses pour les éventuels événements nécessitant des mesures de sûreté maritime.

Les leçons tirées lors de l'intervention de Transports Canada, en 2010, au moment de l'arrivée de près de 500 immigrants irréguliers à bord de deux bâtiments (le MV *Sun Sea* et le MV *Ocean Lady*), ont permis d'approfondir et d'améliorer les processus et les procédures de partage de renseignements ministériels, de mettre à l'essai et d'améliorer le protocole fédéral interministériel d'intervention en cas d'événement maritime et de renforcer et d'améliorer le rôle de Transports Canada en tant que partenaire efficace au cours d'une intervention coordonnée du gouvernement du Canada en cas d'événement ou d'incident maritime important.

2.4.3 Activité de programme: Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Description: Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal (principalement le transport ferroviaire et le transport urbain) contre des attaques terroristes directes. En collaboration avec des partenaires

pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, l'activité de programme permet d'exercer un leadership à l'échelle nationale, d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratique, protocoles d'entente) et de verser des contributions.

Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
7	7	7	44	49	5

Rendement de 2010-2011		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs
Les exploitants du transport en commun connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires lorsque ces dernières sont en place.	Le pourcentage des exploitants des catégories de niveaux 1 et 2 qui connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires[15]	Connaissance des exigences volontaires et réglementaires chez 100 pour cent des exploitants du transport en commun d'ici 2011
		D'ici 2011, catégorie 1: adoption chez 80 pour cent, et catégorie 2: adoption chez 50 pour cent
Les exploitants du transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires (lorsque ces dernières sont en place).	Le pourcentage des exploitants qui connaissent les cadres volontaires	Connaissance chez 100 pour cent des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011
	Le pourcentage des compagnies de chemin de fer de classe 1 et de certains exploitants de train de banlieue (p. ex. AMT, GoTransit, West Coast Express) qui adoptent les cadres volontaires	Adoption volontaire par 100 pour cent des exploitants du transport des voyageurs et des marchandises d'ici 2011

Rendement obtenu et résumé

Pourcentage des exploitants des catégories de niveaux 1 et 2 qui connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires. État: Atteinte en grande partie
Des plans de sûreté ont été déposés auprès de Transports Canada par 92 pour cent des compagnies de transport en commun, ce qui démontre qu'elles sont au courant du cadre volontaire.

Pourcentage des exploitants qui connaissent les cadres volontaires. État: Atteinte en grande partie
Les signataires du protocole d'entente entre l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada sur les questions de sûreté ferroviaire sont au courant des cadres volontaires. Ces signataires comptent pour 96 pour cent des tonnes-kilomètres payantes au total des chemins de fer, 92 pour cent des passagers-kilomètres parcourus et 90 pour cent des trains-kilomètres parcourus au total.

Pourcentage des compagnies de chemin de fer de classe 1 et de certains exploitants de train

[15] Les exploitants de la catégorie 1 sont les 11 exploitants des 6 grands centres urbains (Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, région de la capitale nationale et Montréal). Les exploitants de la catégorie 2 sont ceux de petites municipalités et collectivités de l'extérieur des grands centres.

de banlieue (p. ex. AMT, GoTransit, West Coast Express) qui adoptent les cadres volontaires. État: En cours
Les principaux éléments du protocole d'entente entre l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada qui ont été mis en œuvre sont les suivants: plans de sûreté; tenue des dossiers; exercices; formation et sensibilisation; signalement des incidents; échange de renseignements. Trente exploitants ferroviaires ont déposé leur plan de sûreté à Transports Canada, ce qui démontre que les chemins de fer sont au courant du cadre volontaire ou sont en voie de l'adopter.

Il est difficile de mesurer comment « l'élément de sensibilisation » de l'indicateur de rendement contribue à la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal et de déterminer les valeurs de cet indicateur de rendement par rapport à l'adoption réelle des exigences volontaires et réglementaires. Ces indicateurs sont en cours d'examen pour vérifier leur pertinence et leur caractère mesurable.

Respect de nos engagements clés

Transports Canada a élaboré une stratégie quinquennale visant à encadrer les futures activités du gouvernement du Canada en matière de sûreté du transport terrestre et du transport intermodal. La stratégie appuie l'objectif stratégique sur l'amélioration de la sûreté à toutes les portes d'entrée et à tous les corridors. Le Ministère met en œuvre « Par-delà la frontière: une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre », en collaboration avec le gouvernement des États-Unis, pour améliorer le mouvement des marchandises et des personnes le long de ces corridors.

Le Ministère a entrepris une analyse fondée sur les risques des ponts et tunnels internationaux et sur le transport des marchandises dangereuses, en consultation avec l'industrie, afin de déterminer quel serait l'instrument approprié pour permettre au gouvernement de renforcer la sûreté dans ces secteurs. Il a par ailleurs travaillé avec des intervenants d'autres ministères, d'organismes du gouvernement américain et du secteur privé à mener des évaluations des risques précis pour la sûreté des infrastructures essentielles choisies.

Pour renforcer la surveillance du régime volontaire de sûreté ferroviaire, le Ministère a élaboré et mis en œuvre l'outil d'évaluation du rendement dont se servent les inspecteurs pour évaluer plus efficacement le rendement de sûreté des exploitants et le respect de leurs engagements en la matière.

Les travaux se poursuivent avec les chefs de file de l'industrie pour réussir à élaborer d'autres documents d'orientation (comme des codes de pratique) qui aident les exploitants à améliorer leurs systèmes de sûreté.

Leçons apprises

Un modèle de surveillance complet est nécessaire pour élaborer des mesures de rendement claires au titre des futurs programmes de sûreté et pour élaborer suffisamment de documents d'orientation pour les intervenants de l'industrie. Comme il est difficile de départager les compétences dans le secteur du transport terrestre et du transport intermodal, il faut absolument améliorer la collaboration avec les partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux. Les leçons tirées des programmes existants sur la sûreté et les analyses de sûreté fondées sur les risques serviront à élaborer de nouveaux programmes de sûreté (p. ex. pour les ponts et les tunnels internationaux et pour le transport des marchandises dangereuses).

2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME: SERVICES INTERNES

L'activité des services internes est appuyée par deux priorités ministérielles exposées dans la section I du présent rapport, et elle contribue à quatre résultats stratégiques. La section ci-dessous donne analyse détaillée du rendement par rapport aux résultats attendus conformément aux engagements pris dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011 à l'appui de cette activité de programme.

Description: Les services internes[16] sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et aux autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants: services de gestion et de surveillance[17], services de communication, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions, services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation.

Services internes					
Ressources financières pour 2010-2011 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	ETP prévus	ETP réels	Écart
177	212	227	1 292	1 448	156

Respect de nos engagements clés

Pour appuyer le renouvellement de la fonction publique, le Ministère a mis en œuvre de nouvelles initiatives de gestion des talents et de mobilisation des employés. Grâce au mentorat entre employés, aux groupes d'apprentissage et aux réseaux, les pratiques exemplaires et l'expérience acquise peuvent être communiquées partout au Ministère. Par exemple, afin d'améliorer la compréhension horizontale des enjeux les plus importants du Ministère, le Ministère a commencé à organiser des réunions de discussion ouverte pour les cadres supérieurs à l'échelle du pays.

Un examen approfondi du Cadre de mesure du rendement de Transports Canada a été entrepris pour améliorer les mesures de suivi, d'établissement de rapports sur le rendement et de reddition de comptes du Ministère, mais aussi pour prendre de meilleures décisions afin d'améliorer la prestation des programmes et d'attribuer plus judicieusement les ressources. Les changements seront mis en œuvre dans les années à venir.

En plus de sa nouvelle structure de gouvernance, le Ministère a élaboré son premier plan d'investissement quinquennal et adopté de nouvelles lignes directrices pour simplifier et améliorer les processus d'approbation et de surveillance des projets.

---

[16] Depuis le cycle des budgets des dépenses 2009-2010, les ressources de l'activité de programme Services internes sont présentées de façon distincte des autres activités de programme; elles ne sont plus distribuées parmi les activités de programme restantes, comme c'était le cas dans les budgets principaux des dépenses précédents. Cette mesure a une incidence sur la comparabilité des dépenses et de l'information liée aux ETP par activité de programme entre les divers exercices.

[17] Les Services de gestion et de surveillance comprennent les regroupements suivants : Politiques stratégiques et Analyse économique, Relations gouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Gestion des programmes et des services, Vérification interne, Évaluation et Gouvernance des sociétés d'État

Le centre d'expertise sur les paiements de transfert a été mis sur pied pour améliorer la gestion des programmes de paiements de transfert et leur prestation pour les bénéficiaires. Les programmes du Ministère seront donc plus axés sur les bénéficiaires, sur les résultats et sur la rentabilité. Le Ministère a également terminé la deuxième année d'un plan triennal visant à tester la conception et le fonctionnement de son système de contrôle interne.

En plus de ces résultats, qui répondent aux activités prévues dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2010-2011, le Ministère a également à son actif les réalisations suivantes:

Les services internes ont offert un appui au Ministère en recueillant, en analysant et en diffusant des renseignements fiables. Des données statistiques sur le transport, comme les statistiques sur les passagers et le fret dans les quatre modes de transport, ont été recueillies et transmises au sein du Ministère afin d'appuyer l'élaboration de politiques et de programmes ainsi que la prise de décisions à l'appui des quatre résultats stratégiques.

Les modifications visant à refondre le *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain* ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 février 2011. Ce règlement, qui n'a pas été révisé depuis 13 ans, est le moyen par lequel le ministre des Transports recueille les données opérationnelles et financières sur tous les modes de transport de compétence fédérale.

Le Ministère a terminé avec succès le projet de système de gestion du contenu Web, qui permet de réaliser des gains d'efficacité substantiels, soit de réduire de 30 pour cent le temps habituel nécessaire pour le codage Web, et d'automatiser les changements importants à apporter aux sites. Ce projet a reçu le prix d'excellence pour la prestation des services à l'occasion de l'Exposition sur la technologie gouvernementale. Dans le cadre du projet de collaboration Web 2.0, Transports Canada s'est lancé sur les médias sociaux externes Twitter et Facebook pour faire connaître et participer à la population aux priorités du Ministère.

Au sein de la vérification interne, on a amélioré le processus de planification de la vérification axé sur les risques afin d'orienter les ressources de vérification internes limitées sur les secteurs à plus haut risque pour le Ministère. Le rôle de la fonction de vérification interne en tant que prestataire d'assurance et de conseils pour la haute direction a été renforcé. Plusieurs examens et vérifications internes ont été réalisés, le plus important étant l'examen de la surveillance réglementaire de la sûreté aérienne. On a également offert un soutien dans d'autres secteurs, notamment au sujet des conflits d'intérêt, de la gestion du risque relatif aux fraudes, de la réalisation du Plan d'action économique et de la surveillance de l'aviation civile. On a amélioré le soutien offert aux vérificateurs externes et aux cadres supérieurs dont les programmes et les fonctions faisaient l'objet d'une vérification. Le Comité de vérification a joué un rôle actif pour conseiller la Sous-ministre sur les risques, les contrôles et la gouvernance. On a commencé les premières étapes de l'amélioration de l'évaluation du suivi relatif aux engagements des plans d'action de la gestion liés à la vérification interne, à la vérification externe et aux rapports d'évaluation.

La fonction d'évaluation aide le Ministère en examinant systématiquement les programmes ministériels et en fournissant des renseignements crédibles sur leur pertinence et leur rendement. Conformément à la Politique sur l'évaluation mise à jour du gouvernement fédéral, toutes les activités de programme du Ministère doivent être évaluées tous les cinq ans. Trois évaluations majeures ont été approuvées en 2010-2011 et des progrès considérables ont été réalisés dans le cadre de neuf autres évaluations, ce qui signifie que la fonction d'évaluation est sur la bonne voie en vue de satisfaire à son objectif quinquennal de 100 pour cent d'ici mars 2015. Les évaluations de l'activité de programme Sécurité maritime, du programme de gérance et de soutien des services ferroviaires voyageurs, du thème Transport respectueux de l'environnement, du transport

des marchandises dangereuses et de la sûreté du fret aérien, contribueront à la base de preuves du gouvernement du Canada au sujet des politiques et des programmes. Un comité d'évaluation présidé par la Sous-ministre a été mis sur pied et la première réunion a été organisée. Ce comité approuvera les rapports d'évaluation, les plans d'action de la gestion ainsi que les mises à jour de la gestion au sujet de la mise en œuvre de son plan d'action.

Leçons apprises

Les initiatives de renouvellement de la fonction publique à Transports Canada sont intégrées dans l'approche en matière de gestion du changement afin de faire participer les gestionnaires et les employés. Par ailleurs, pour que les fonctions nécessaires, comme la gestion financière, les ressources humaines et la gestion de la technologie de l'information, cadrent parfaitement avec son mandat et ses priorités, le Ministère continuera d'améliorer son processus de gestion intégrée des activités.

3.1 FAITS SAILLANTS RELATIFS AUX FINANCES

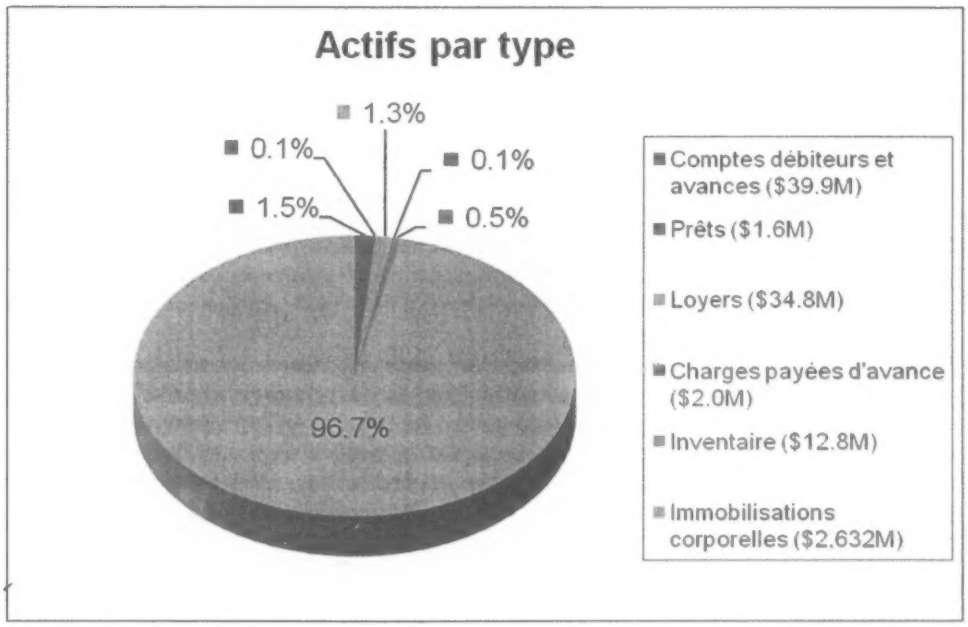
Les faits saillants relatifs aux finances présentés dans le présent rapport brossent un tableau général de la situation financière et des frais de fonctionnement de Transports Canada. Les états financiers ministériels sont disponibles sur le site Web de Transports Canada.

(En milliers de dollars)

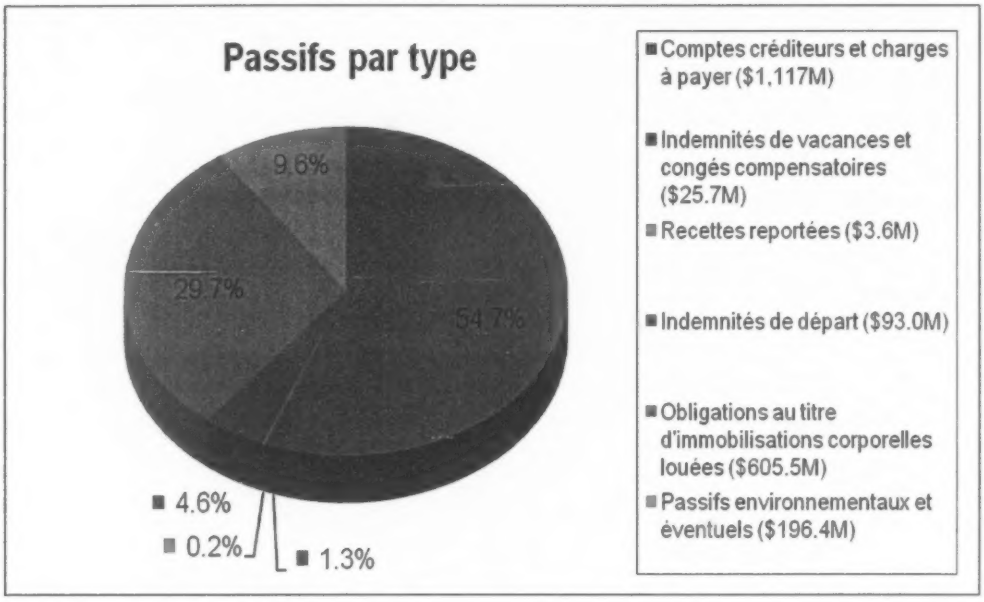
Bilan sommaire de la situation financière À la fin de l'exercice (31 mars 2011)	**Variation (%)**	**2010-2011**	**2009-2010 (Retraité)**
Total des actifs	-3.5 %	2 723 535	2 822 415
Total des passifs	8.9 %	2 040 786	1 874 843
TOTAL DE L'AVOIR	-27.9 %	**682 749**	**947 572**

(En milliers de dollars)

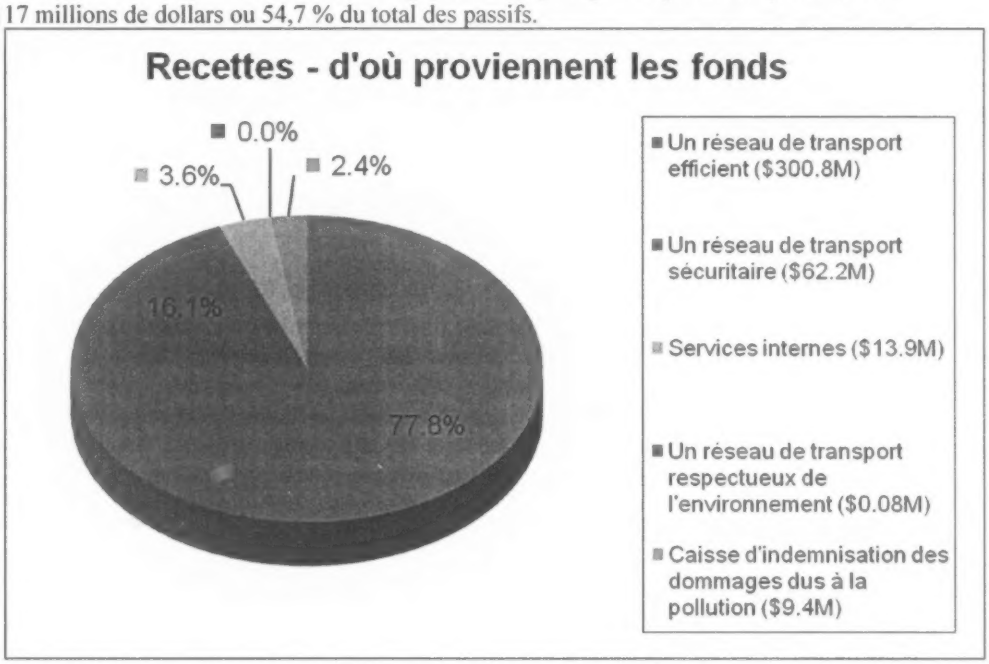
Bilan sommaire des opérations financières À la fin de l'exercice (31 mars 2011)	**Variation (%)**	**2010-2011**	**2009-2010 (Retraité)**
Total des charges	11.0 %	1 572 078	1 415 887
Total des recettes	2.5 %	386 477	377 226
COÛT NET DES OPÉRATIONS	14.1 %	**1 185 601**	**1 038 661**



Le total des actifs était de 2,724 millions de dollars à la fin de 2010-2011, soit une diminution de 99 millions de dollars (3,5 %) par rapport au total des actifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 2,822 millions de dollars. Les immobilisations corporelles représentent la plus grande partie des actifs, s'élevant à 2,632 millions de dollars ou 96,7 % du total des actifs.

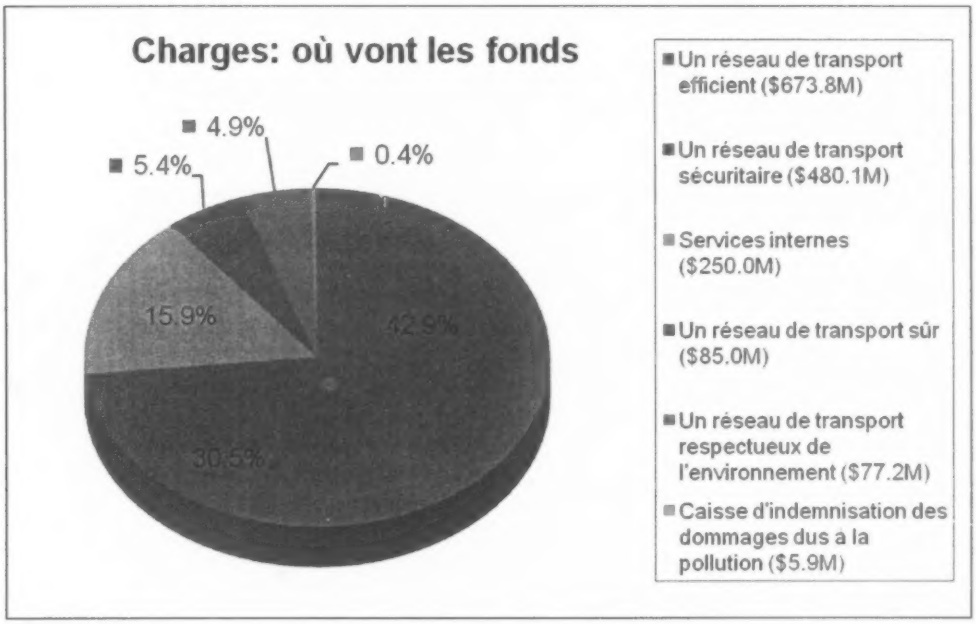


Le total des passifs se chiffrait à 2,041 millions de dollars, soit une augmentation de 166 millions de dollars (8,9 %) par rapport au total des passifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 1,875 millions de dollars. Les créditeurs représentent la plus grande partie des passifs, soit 1,117 millions de dollars ou 54,7 % du total des passifs.



* Les recettes provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et d'autres programmes sont réservées par la loi aux fins de dépenses précises et elles ne peuvent être utilisées aux fins de dépenses par Transports Canada.

Les recettes du Ministère s'élevaient à 386 millions de dollars au total pour l'exercice 2010-2011, soit une augmentation de 9 millions de dollars (2,5 %) par rapport aux recettes totales de l'exercice précédent. La plupart des recettes de Transports Canada provenaient de l'activité de programme Un réseau de transport efficient.



Les charges de Transports Canada s'élevaient à 1,572 millions de dollars au total en 2010-2011, soit une augmentation de 156 millions (11%) par rapport aux charges totales de l'exercice précédent. La majorité des fonds, soit 1,239 millions de dollars ou 78,8 %, ont été dépensés pour assurer l'efficience, la sécurité et la sûreté des transports, alors que les charges des autres programmes représentaient 333 millions de dollars ou 21,2 % des charges totales.

3.2 TABLEAUX DES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

La version électronique de tous les tableaux de renseignements supplémentaires qui figurent dans le *Rapport ministériel sur le rendement* de 2010-2011 est disponible dans le site Web du Secrétariat du Conseil du trésor du Canada, à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/index-eng.asp.

- Sources des recettes disponibles et non disponibles
- Rapports sur les frais d'utilisation
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et sur les projets de transformation
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Financement pluriannuel initial
- Initiatives horizontales
- Achats écologiques
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes
- Vérifications internes et évaluations

SECTION IV: AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 SITES WEB PERTINENTS

Lois et règlements
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique
http://www.portedupacifique.gc.ca/index2.html

Assembly Resolution on International Aviation and Climate Change
http://www.icao.int/icao/en/assembl/A37/Docs/a37_res_prov_fr.pdf

Stratégie de la Portée d'entrée et du Corridor de commerce de l'Atlantique
http://www.portedelatlantique.gc.ca/index2.html

Activité du programme de la sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/securiteaerienne-menu.htm

Activité du programme de la sûreté aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/menu.htm

Politique sur le transport aérien international Ciel bleu
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/ace-consultations-cielbleu-745.htm

Le budget 2009 : Le plan d'action économique du Canada
http://www.budget.gc.ca/2009/home-accueil-fra.html

Portes et corridors du Canada
http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html

Règlement de l'aviation canadien
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Gazette du Canada, Partie 1
http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
http://www.catsa-acsta.gc.ca/home.aspx?id=1&pname=Home_Accueil&lang=fr

Centre canadien d'urgence transport
http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm

Sécurité des enfants
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/conducteurssecuritaires-securitedesenfants-index-53.htm

Aviation civile
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Programme sur la qualité de l'air
http://www.tbs-sct.gc.ca/hidb-bdih/initiative-fra.aspx?Hi=12

Stratégie ministérielle de développement durable
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

Passage international de la rivière Detroit
http://www.tc.gc.ca/fra/medias/fiches-information-menu-5921.htm

écoTRANSPORTS
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm

Règlement sur la liste d'exclusion
http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2009/2009-05-13/html/sor-dors131-fra.html

Stratégie de développement durable du gouvernement fédéral
http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=C2844D2D-1

Finances et Administration
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm

Activité de programme Portes d'entrée et corridors
http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-portes-et-corridors.htm

Programme d'amélioration des passages à niveau
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-46.htm

Subvention pour la fermeture de passages à niveau
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-45.htm

Organisation de l'aviation civile internationale
http://www2.icao.int/fr/Home/default.aspx

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx (Anglais seulement)

Convention internaltionale sur le contrôle des systemes antisalissure nuisibles sur les navires
www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx (Anglais seulement)

Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sediments sur les navires, 2004
http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx

Organisation maritime internationale
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm

Budget principal des dépenses
http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp

Marine Atlantique S.C.C.
http://www.marine-atlantic.ca/fr/company/company.shtml

Activité de programme Sûreté maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/menu.htm

Cadre de politique national pour les portes et corridors commerciaux stratégiques
http://www.portesducanada.gc.ca/politiquenational.html

Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats
http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=18218&section=text

Politique sur l'évaluation
http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?section=text&id=15024

Comptes publics du Canada 2010
http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html

Comité d'examen des services de transport ferroviaire des marchandises
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-examen-sfm-rfs-review-rvw-fra-2616.htm

Activité de programme Sécurité ferroviaire
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/menu.htm

Les rapports sur les plans et priorités
http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2010-2011/index-fra.asp?acr=1630

Activité de programme Sécurité routière
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/menu.htm

Stratégie canadienne sur la sécurité routière 2015
http://www.ccmta.ca/crss-2015/index.php?lang=fr_CA

Systèmes de gestion de la sécurité
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/directives-dir31rev2-338.htm

Discours du Trône 2009
http://www.speech.gc.ca/fra/media.asp?id=1384

Activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteferroviaire/stfptu-menu.htm

Site Web de Transports Canada
www.tc.gc.ca/fra/tc-principal.htm

Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm

Activité de programme Transport des marchandises dangereuses
http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm

Rapport annuel *Les transports au Canada*
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2009-index-2292.htm

Activité de programme Innovation dans le secteur des transports
http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-menu.htm

Activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports
http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-portes-et-corridors.htm

Secrétariat du Conseil du Trésor
http://www.tbs-sct.gc.ca/

VIA Rail Canada inc.
http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via

Cadre pangouvernemental
http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

4.2 COORDONNÉES DE L'ORGANISATION

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel: Questions@tc.gc.ca
Téléphone: 613 990-2309
Numéro sans frais: 1 866 995-9737
ATS: 1-888-675-6863
Télécopieur: 613 954-4731

Adresse postale:
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5